

PREFECTURE DE LA MARTINIQUE

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL relative
AUX PROJETS D'EXTENSION DE L'AÉROGARE DE L'AÉROPORT AIME CÉSAIRE
Parcelles réf. AN 77 et AO 311 – Commune du Lamentin

Le présent avis est pris en application des législations communautaires et nationales relatives à l'évaluation environnementale des plans, projets et programmes et doit être joint au dossier d'enquête publique.

RÉSUMÉ DE L'AVIS

Le présent avis porte sur deux projets d'extension et de modernisation (dénommés P6 et P7) des installations et infrastructures de l'aéroport Aimé Césaire – Commune du Lamentin porté par la Société Aéroport Martinique Aimé Césaire (SAMAC) représentée par M. Frantz THODIARD.

Les deux projets présentés visent à renforcer / recréer le terminal voyageurs « régional » dans le prolongement de l'actuelle aérogare, à l'est (projet P6 – environ 3800 m² sur deux niveaux) et à rénover les installation de traitement et de contrôle des bagages tout en en augmentant les capacité et le volume de traitement, à l'arrière de l'actuelle aérogare, sur sa partie ouest (projet P7 – environ 5800 m²).

Les travaux correspondants auront pour effet d'accroître la surface des boutiques, salles d'embarquement et de livraison des bagages, de créer ou étendre la surface des passerelles et galeries au sol, de créer une zone déportée dédiée au tri des bagages et de créer une troisième ligne de livraison de bagages.

Les travaux projetés, dans le cadre du programme de travaux pluriannuels 2014-2020 de la SAMAC, ont également pour objectif d'anticiper le doublement prévisible du trafic passagers à l'horizon 2038.

Le projet présenté est compatible avec l'ensemble des plans et programmes auxquels il doit se conformer ou avec lesquels il doit entretenir un lien de compatibilité ou, à défaut, qu'il doit prendre en compte.

Au plan formel, le plan de l'étude d'impact associée au projet ainsi que son résumé non technique intègrent la plupart des rubriques requises.

Les impacts du projet en phase chantier sont plutôt bien évalués mais, doivent être complétés, notamment par des informations relatives aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation apportées en matière de gestion de chantier, de collecte et d'élimination des déchets, de traitement des eaux de ruissellement et de nuisances apportées aux résidents et usagers du site. Ces mesures devront être conformes aux dispositions réglementaires applicables découlant des décrets 2005-635 et 2011-828 relatifs à la gestion des déchets du bâtiment et des travaux publics. Il est rappelé au pétitionnaire que les chantiers doivent respecter les dispositions de l'article R1334-36 du code de la santé publique ainsi que les éventuels arrêtés municipaux réglementant les horaires, période de fonctionnement des engins et dispositifs d'insonorisation.

Les impacts du projet en phase « exploitation » (« permanente » dans le texte de l'étude) sont pour partie traités dans une approche normative mais, devront être complétés par la caractérisation des incidences associées à l'augmentation du trafic voyageurs en termes d'émissions de gaz à effets de serre, de volumes d'eaux usées et de quantité de déchets prévisibles devant être gérés par les futurs exploitants des infrastructures aéroportuaires créées (services commerciaux, ateliers, services de restauration...) au regard des éventuelles plus-values apportées par le projet en matière de maîtrise de la consommation énergétique, de qualité de service rendu à l'utilisateur, d'optimisation des flux comme en matière d'organisation du travail.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation afférentes, globalement cohérentes et adaptées, pourront être complétées par les dispositions visant les modalités et l'organisation de la gestion des déchets produits par les usagers et exploitants de la future infrastructure aéroportuaire, l'engagement environnemental particulier du futur gestionnaire (certification, labellisation...) comme le moindre impact énergétique du projet que la labellisation HQE pourrait recouvrir.

Le résumé non technique présenté reflète bien l'étude d'impact à laquelle il se rapporte mais devra être complété sur la base des observations formulées au titre du présent avis. Afin d'en faciliter l'accès et la lecture pour le grand public, ce document sera physiquement dissocié de l'étude d'impact à laquelle il se réfère et être clairement identifié.

I. CONTEXTE

I.1 Contexte réglementaire

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur les dispositions de la directive n° 2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive n° 2014/52/UE du 16 avril 2014 dont la portée renforce la qualité de la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement, notamment, en ce qui concerne la vulnérabilité de certains projets aux accidents majeurs et catastrophes naturelles (*inondations, élévation du niveau de la mer ou tremblements de terre*).

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, le décret 2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1er juillet 2009, désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L122-1 et L122-7 du code de l'environnement.

I.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet ce, conformément aux dispositions de la directive n° 2011/92/UE.

Pour cette raison, le présent avis sera joint au dossier d'enquête publique en application de l'article L123-2 du code de l'environnement ou, le cas échéant et en application de l'article L123-19 de ce même code, au dossier de participation électronique.

A l'issue de l'enquête publique ou de la participation électronique, le présent avis constituera l'un des éléments déterminants dont l'autorité compétente tiendra compte afin de prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent dossier a fait l'objet d'une réunion de cadrage préalable de l'autorité environnementale en décembre 2016.

L'étude d'impact versée au dossier est produite en application des dispositions de la rubrique 39° du tableau annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement s'agissant de deux projets, présentés simultanément et constitutifs d'un même programme de travaux soumis à permis de construire établi sur une assiette foncière présentant une superficie totale de plus de 10 ha.

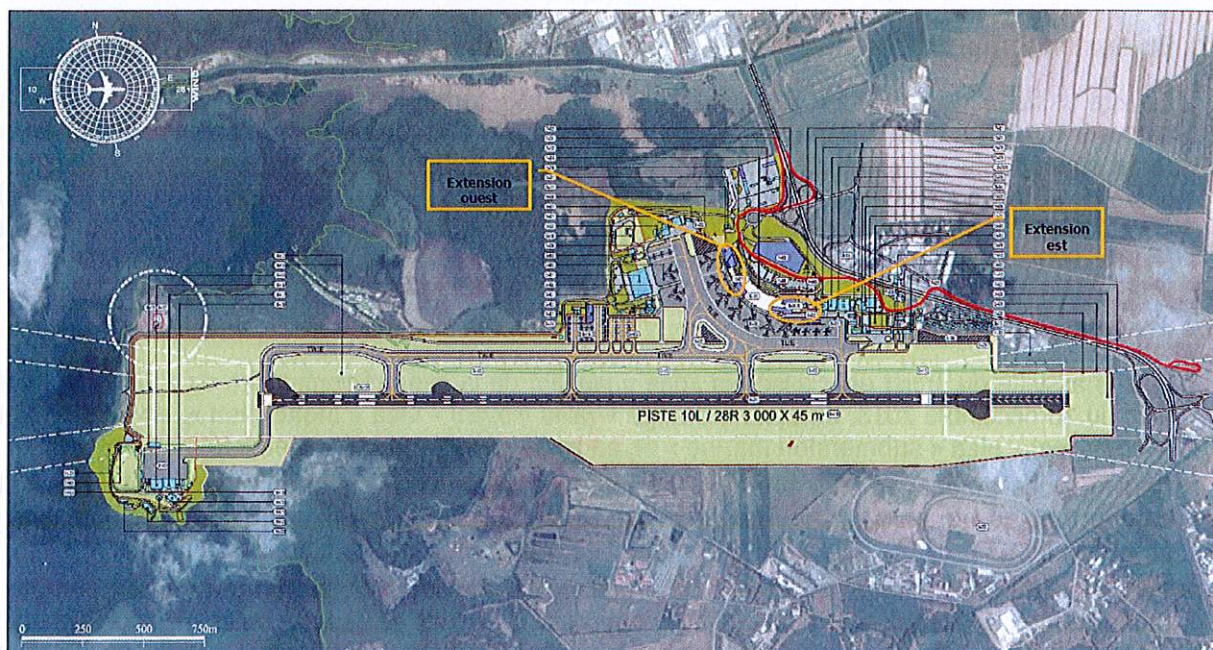
I.3 Contexte et description générale du projet

Les deux projets de rénovation / extension de l'aéroport Aimé Césaire – Commune du Lamentin, portés par la Société Aéroport Martinique Aimé Césaire (SAMAC) représentée par M. Frantz THODIARD, sont établis sur les parcelles AN 77 (projet P7) et AO 311 (projet P6) sur une assiette foncière présentant une superficie totale de près de 43 ha et géolocalisé par les coordonnées suivantes :

- coin nord-est : 60° 59' 39,1" O – 14° 35' 54,4" N
- coin sud-ouest : 61° 00' 27,3" O – 14° 35' 34,1" N



Localisation des projets P6 (extension est) et P7 (extension ouest)



Plan de masse général avec localisation des projets P6 et P7 (extensions aérogare et zone technique)

Les parcelles concernées sont classées en zone UF au titre du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune du Lamentin approuvé le 23 octobre 2008 et révisé le 30 janvier 2014.

Le projet présenté vise à permettre la réalisation des ouvrages suivants :

- Démolitions partielles préalables de certains corps de bâtiments préexistants, *(façades latérales de l'actuelle aérogare)*
- Terrassements préalables à la réalisation de la plate-forme des deux corps de bâtiments projetés et de leurs galeries / passerelles,
- La construction / extension de la salle d'embarquement dédiée au « trafic régional » et aux services techniques sur 2 niveaux,
- La construction de divers locaux de services à l'utilisateur comprenant des commerces et l'extension de la galerie marchande,
- Le raccordement sur le réseau d'assainissement collectif préexistant,
- Les aménagements côtés « piste » et « taxiway ».

Les aménagements les plus impactant sont respectivement :

1/ Les démolitions et les opérations de terrassement, en ce qu'elles intègrent :

- La problématique de la collecte et du traitement des déblais et déchets correspondants,
- Les risques de pollution de l'air, du sol et du sous-sol,
- Les nuisances aux usagers en termes de risques inhérents à la coactivité et de santé publique.

2/ Les diverses constructions projetées en ce qu'elles prévoient :

- La création d'un corps de bâtiment en superstructure comprenant, côté est, la création / extension d'une salle d'enregistrement et d'embarquement dédiée au trafic régional, de la zone de livraison de bagage correspondante, d'une jetée et d'une galerie d'embarquement ainsi que de divers locaux techniques et commerciaux occupant une surface de plancher de près de 3800 m²,
- La création d'un corps de bâtiment en superstructure comprenant, côté ouest, la création d'une troisième ligne de livraison de bagage, d'un hangar technique abritant la zone de contrôle de bagages, de bureaux, convoyeurs et galerie d'embarquement ainsi que de divers locaux techniques occupant une surface de plancher de près de 5800 m²,

II. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

II.1 Enjeux en termes de biodiversité

Le site assiette du projet ne recouvre pas d'enjeux « forts » en termes de protection d'espaces naturels remarquables, d'espaces boisés classés et de patrimoine mais, l'aménagement proposé reste susceptible d'impacter le sous-sol ainsi que les milieux aquatique et marin, déjà fortement dégradé, au travers des rejets polluant provenant de la construction et de l'exploitation des installations projetées mais, également, au travers de l'accroissement de la fréquentation du site par les voyageurs (*incidences sur le traitement des eaux usées et vannes comme sur celui des eaux de ruissellement*).

II.2 Prévention des risques naturels

Le site assiette du projet est classé, en zone « jaune » de la carte réglementaire du PPRn approuvé en date du 30 décembre 2013, en zone « orange » (*aléa moyen*) - **aléa « inondation »**, en zone « bleue » (*aléa moyen*) - **aléa « submersion marine »** et, en zone bleue (*aléa fort*) - **aléa « tsunami »**.

Bien que les aménagements projetés à l'ouest du site soient majoritairement techniques et ne comportent que quelques nouveaux espaces ouverts au public de voyageurs, en revanche, les aménagements projetés à l'est sont, presque intégralement, ouverts à ce même public.

Par voie de conséquence, le porteur de projet devra s'assurer de la bonne prise en compte des prescriptions applicables au titre du PPRn opposable. Le principe de base de ce même PPRn étant de ne pas aggraver la situation préexistante à l'intérieur des périmètres déjà fortement exposés, notamment, en adoptant des dispositions de nature à ne pas augmenter les enjeux humains sur l'emprise des territoires concernés ou, lorsque cela est possible, en adoptant celles d'entre elles susceptibles d'en réduire la vulnérabilité.

II.3 Patrimoine et paysage

Le site assiette du projet constitue une zone urbaine perceptible depuis la mer mais ne relève pas, en soit, d'un espace remarquable du littoral au sens de l'article L121-23 (*ex L146-6*) du code de l'urbanisme et ne constitue pas une coupure d'urbanisation au sens de l'article L121-22 (*ex L146-2*) de ce même code. Pour autant, **ce même site se situe en avant plan d'un site remarquable du littoral constitué autour des baies de Fort de France et de Génipa.**

De fait, le projet présenté en continuité d'une infrastructure existante à l'ouest comme à l'est, sur l'emprise d'un site déjà fortement anthropisé ne remet pas en cause l'enjeu de préservation du paysage préexistant.

II.4 Santé publique

Les enjeux environnementaux en la matière portent principalement sur les exigences sanitaires en matière de prise en compte des enjeux de biodiversité associés à la qualité des milieux aquatique et marin en phase « travaux » comme en phase « d'exploitation », **une attention particulière devra être apportée au suivi bactériologique et physico-chimique des cours d'eau et rejets en mer** incluant les modalités de publication des résultats obtenus.

Les enjeux relatifs à la prise en compte des nuisances apportées aux usagers (poussières, bruit...) seront à considérer principalement en phase « travaux ».

III. ANALYSE DE LA QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT

III.1 Sur le caractère complet de l'étude

L'étude d'impact doit décrire et évaluer les incidences notables que peut avoir le projet sur l'environnement, selon une trame documentaire précisée à l'article R122-3 du code de l'environnement.

Au plan formel, le plan de l'étude intègre la plupart des rubriques requises et, traite de façon plutôt satisfaisante l'ensemble des problématiques relatives à l'environnement et, plus particulièrement de celles relatives à la biodiversité, à la préservation des milieux aquatique et marins ainsi qu'au paysage.

III.2 Sur la qualité et la pertinence de l'évaluation

III.2.1. Analyse de l'état initial de l'environnement

Ce chapitre doit mettre en lumière les principales thématiques environnementales identifiées sur le terrain. Il paraît adapté aux éléments de contexte précités, notamment en ce qui concerne la prise en compte des enjeux de biodiversité, de santé publique, de patrimoine et de paysage mais mériterait quelques approfondissements, notamment, en matière de risques naturels en se référant explicitement au document révisé et approuvé le 15 novembre 2013.

Il s'appuie, notamment, sur des données d'inventaires produites par la DEAL Martinique en ce qui concerne les espèces végétales remarquables et protégées.

III.2.2. Articulation avec les plans et programmes

Le projet présenté est compatible avec les enjeux et orientations du SAR / SMVM, avec ceux du Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT) de la Communauté d'Agglomération du Centre Martinique (CACEM) approuvé en date du 16 novembre 2016, avec ceux du PLU du Lamentin approuvé le 30 janvier 2014 ainsi qu'avec les dispositions de la charte du Parc Naturel de la Martinique (PNM).

Le projet présenté fait référence aux dispositions du Plan de Prévention des Risques Naturels approuvé le 30 décembre 2013 et prend en compte l'ensemble des aléas le concernant comme en atteste les éléments versés au dossier. **En tout état de cause, le porteur de projet devra s'assurer de la conformité des aménagements et constructions projetés au regard de cette servitude opposable.**

De fait, l'opportunité de l'aménagement d'espaces et locaux destinés à recevoir du public sur le site et, par voie de conséquence, de nature à augmenter la population directement exposée aux risques de « submersion marine » et de « tsunami » reste à justifier, notamment, au travers des aménagements et dispositions de nature à réduire la vulnérabilité de ce même site.

Le porteur de projet adaptera, en tant que de besoin, le programme de l'opération et l'implantation des constructions et s'attachera à ce que les travaux réalisés ne soient pas de nature à aggraver le caractère inondable de la zone et qu'ils ne soient pas, également, de nature à entraver le libre écoulement des eaux de ruissellement.

La conformité aux dispositions du SDAGE révisé en 2010 est considérée, par ailleurs, dans le cadre de l'analyse du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau pour lequel le projet est présenté à l'enquête publique.

III.2.3. Justification du projet retenu

Le projet proposé ne comporte pas de variantes.

L'autorité environnementale prend acte du fait que ce projet, décliné en deux sous-projets d'extension mesurées, porte sur l'optimisation des infrastructures préexistantes dont l'organisation est particulièrement contrainte du fait d'une distribution architecturale linéaire.

Elle apprécie, par ailleurs, l'approche paysagère adoptée s'appuyant, notamment, sur l'adaptation des gabarits des futures constructions à l'intérieur et dans le prolongement des corps de bâtiments déjà construits ce qui a pour effet d'en diminuer l'incidence paysagère globale.

III.3 Les impacts environnementaux et les mesures proposées par le pétitionnaire

L'analyse des incidences du projet d'aménagement est, globalement, pertinente et bénéficie des compléments apportés par le dossier produit en date du 12 juillet 2017.

Les risques naturels, le sol et l'eau

Le projet présenté prévoit le raccordement des installations au réseau public d'assainissement collectif conformément aux dispositions du Schéma Directeur d'Assainissement de la commune du Lamentin.

L'autorité environnementale relève les efforts du pétitionnaire relatifs à la limitation des surfaces imperméabilisées découlant de la réalisation des deux extensions projetées et de la conservation d'espaces enherbés préexistants. La surface imperméabilisée totale serait ainsi augmentée de près de 430 m² pour une surface de plancher effectivement créée de moins de 10 000 m².

Les eaux pluviales (*eaux résiduelles urbaines*) seront collectées au travers du réseau et du système de dépollution existants et traitées, avant rejet dans le milieu naturel, au travers d'un système déboureur / séparateur d'hydrocarbures à cellules coalescentes déjà en place et dont la capacité resterait suffisante pour assurer la prise en charge des eaux provenant des nouvelles installations et infrastructures.

Les eaux traitées sont évacuées vers le canal nord au travers d'une canalisation de diamètre nominal de 800 mm équipée d'un obturateur mécanique déclenché par l'atteinte d'un niveau critique de rétention d'hydrocarbures.

Compte tenu de la nature et de la faible ampleur des installations créées, l'augmentation des débits induite reste faible au regard des débits préexistants et ne justifie pas la mise en œuvre de nouveaux ouvrages de tamponnement.

Impact du projet en phase « travaux »

Les impacts du projet en phase de réalisation sont abordés et plutôt bien appréciés quant à la prise en compte des incidences du chantier mais, de manière générale, la problématique de gestion des déblais, produits de curage et des déchets de chantier est rapidement abordée et ne fait pas clairement apparaître, en particulier, les volumes résiduels susceptibles d'être évacués en décharge contrôlée ainsi que leur niveau de pollution potentiel.

De la même manière des dispositions spécifiques relative à la gestion, à la consommation et au traitement de l'eau en phase de chantier, restent à préciser.

S'agissant du traitement des déchets de chantier, le pétitionnaire prendra en compte les dispositions prévues au titre du décret 2005-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets et du décret 2011-828 du 11 juillet 2011 portant diverses dispositions relatives à la prévention et à la gestion des déchets. **Il s'assurera, également, de la prise en compte de ces dispositions par les entreprises chargées de l'exécution des travaux en son nom, notamment, au travers de la mise en œuvre d'un Schéma Organisationnel de Gestion des Déchets (SOGED).**

Pour mémoire, le pétitionnaire est également invité à anticiper, les mesures d'évitement et de réduction relatives, notamment, aux modalités d'organisation du chantier, d'aménagement des aires de manœuvre et de stockage, à l'interaction des entreprises diverses sur le site (*gestion de la co-activité*), aux besoins en termes de locaux de chantier et d'équipements sanitaires respectueux des dispositions du SDAGE ainsi que des milieux naturels potentiellement impactés.

Les dispositions retenues par le porteur de projet concernant les nuisances potentiellement apportées aux résidents et usagers du site, en termes de gêne et de nuisances sonores, sont globalement cohérentes et adaptées mais, devront être précisées s'agissant, notamment, des émissions de poussières et de particules ainsi que des émergences sonores potentielles.

Il est rappelé au pétitionnaire que les chantiers doivent respecter les dispositions de l'article R1334-36 du code de la santé publique ainsi que les éventuels arrêtés municipaux fixant les dispositions concernant les horaires et les périodes de fonctionnement des engins et des dispositifs d'insonorisation.

Impact du projet en phase « exploitation »

Les impacts du projet en phase d'exploitation sont plutôt bien abordés mais, **l'identification de la nature des déchets banaux et non banaux, de leur volume respectifs, de leurs modalités de prise en charge, de collecte et de traitement sur ou depuis le site aéroportuaire ainsi que les éléments de contraintes réglementaires opposés en la matière par le gestionnaire du site à ses exploitants pourraient utilement compléter la présente étude.**

Le porteur de projet s'assurera, par ailleurs, que les extensions de surface de plancher projetées ainsi que les évolutions prévisibles du trafic passagers ne le conduisent pas à demander la révision de ses autorisations d'exploiter des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) notamment en ce qui concerne ses installations de climatisation et de production d'énergie.

Les dispositions retenues pour la collecte, la canalisation, le traitement et le rejet des eaux résiduelles urbaines comme des eaux usées paraissent cohérentes, sous réserve des observations faites ci-avant mais, feront l'objet d'un avis technique et de prescriptions spécifiques établies au titre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Le dossier présenté n'apporte aucune information quant aux dispositions mises en œuvre en faveur des économies d'énergie voire, apportant une plus-value environnementale dans le cadre de la réduction de la dépendance aux énergies fossiles particulièrement prégnante en Martinique.

À ce titre, le porteur de projet pourra préciser les dispositions retenues visant un moindre impact énergétique de son projet au travers de la mise en œuvre, par exemple, d'un système d'éclairage « basse consommation » voire, de solutions de production d'énergie renouvelable.

Le patrimoine naturel, historique et paysager

Le dossier présenté prend en compte globalement les éléments constitutifs du patrimoine naturel, historique et paysager. A ce titre, l'étude intègre une analyse des paysages proches et lointains du site.

L'autorité environnementale apprécie également les efforts apportés en matière d'intégration paysagère des projets d'extension décrits dans cette même étude.

Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

Au vu des projections de trafic passagers, le projet aura nécessairement une influence durable sur le trafic routier, la qualité de l'air et l'évolution du volume des émissions de gaz à effet de serre.

Ces évolutions seront également sensibles en phase de travaux et devront être traitées au titre des impacts en phase « travaux » comme en phase « exploitation ». Une analyse similaire peut être conduite avec les nuisances sonores.

En conséquence, l'autorité environnementale demande au pétitionnaire d'intégrer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation correspondantes.

IV. RESUME NON TECHNIQUE

Le résumé non technique a pour objectif de donner au lecteur non spécialiste une vision synthétique et compréhensible, dans un langage clair, de l'ensemble des thèmes et sujets traités dans l'étude d'impact. De ce point de vue, le document présenté est cohérent, de bonne facture et reflète bien le contenu de l'étude d'impact à laquelle il se réfère.

Pour autant et pour en renforcer sa cohérence, **le résumé non technique devra être amendé et complété au vu des diverses observations émises dans le présent avis.**

En conclusion, l'autorité environnementale :

Considère que les enjeux environnementaux sont bien identifiés et analysés.

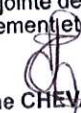
Considère que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts pressentis du projet sur son environnement immédiat sont, en grande partie, pertinentes mais méritent d'être affinées et développées notamment en phase exploitation.

Estime que l'étude d'impact présentée est globalement de qualité mais pourra utilement être complétée par les éléments suivants :

- **Un complément d'information relatif aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation en matière de gestion de chantier, de circulation et de stationnement d'engins, de stockages et de gestion de matériaux, purges et déblais, de collecte et d'élimination des déchets, de traitement des eaux résiduaires urbaines y compris en phase d'exploitation notamment en ce qui concerne les installations associées aux services à l'utilisateur,**
- **Un complément d'information relatif aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation prises en matière d'énergie (maîtrise de la consommation, énergies renouvelables...) comme, de manière générale et pour le porteur du projet, en matière de protection de l'environnement,**
- **La définition et les modalités de mise en œuvre d'indicateurs de suivi environnemental, notamment, en ce qui concerne le suivi de la qualité bactériologique et physico-chimique des milieux aquatique et marin.**
- **L'actualisation du résumé non technique afférent au vu des diverses observations émises dans le présent avis.**

13 JUL. 2017

Pour le Préfet de la Martinique
et par délégation
La Directrice Adjointe de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement


Nadine CHEVASSUS