



La Défense, le

**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
TRANSPORTS
VILLE ET LOGEMENT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Réf : SEVS-SDPP2-25-11-202

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

**relatif au projet de rénovation des pistes aéronautiques et la reprise des
réseaux d'eaux pluviales de la base aérienne 126 à Ventiseri (2B)**

Préambule

Le Contrôle général des armées du ministère des Armées et des Anciens combattants a saisi le 24 septembre 2025 la ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, et des Négociations internationales sur le climat et la nature dans sa compétence d'autorité environnementale pour une demande d'avis relative au projet de rénovation des pistes aéronautiques et la reprise des réseaux d'eaux pluviales de la base aérienne 126 à Ventiseri (2B). Le commissariat général au développement durable (CGDD) a accusé réception du dossier complet en date du 24 septembre 2025.

L'avis de l'autorité environnementale est établi en application des articles L. 122-1, R. 122-6 et R. 122-7 du code de l'environnement. La circulaire du 3 septembre 2009 sur la préparation de l'avis de l'autorité environnementale précise que cet avis porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte par le projet.

L'autorité environnementale, pour rendre le présent avis, a tenu compte des contributions transmises, arrivées sur le registre numérique hébergeant la consultation du public du projet¹ jusqu'à la date du 10 novembre 2025 (contribution transmise par le conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) de Corse, en date du 31 octobre 2025).

¹ <https://www.registre-numerique.fr/base-aerienne-126-ventiseri>

1. Le projet

1.1. Contexte et présentation du projet

- **Présentation du projet**

La base aérienne (BA) 126 « *Capitaine Preziosi* » de Ventiseri-Solenzara a été créée dans les années 1950. La BA 126 a pour mission principale le support des escadrons de combat de l'Armée de l'air et de plusieurs nations alliées au sein de l'OTAN. L'activité aéronautique sur la base est d'environ 8 400 mouvements d'aéronefs par an (3 200 mouvements d'avions et 5 200 mouvements d'hélicoptères).

Un diagnostic a montré des non-conformités en termes de géométrie, d'assainissement et de balisage. Afin de répondre aux besoins opérationnels pour lesquels la base aérienne est prévue et afin d'être en conformité avec les normes en vigueur, le Service d'Infrastructure de la Défense Sud-Est (SID-SE) porte le projet de rénovation de la piste, dénommé projet n°5.

12 autres projets au sein de la BA 126, portés par différents pétitionnaires, sont également prévus (comme l'adaptation des dépôts de carburant, la rénovation de l'escadron d'hélicoptères, la création d'un fossé au nord-ouest pour mettre une partie de la base hors zone inondable, etc.).

- **Implantation du projet**

La BA 126 de Ventiseri-Solenzara est implantée sur la commune de Ventiseri, dans le département de la Haute-Corse (2B). L'emprise globale du projet est de 616 ha, dont 429 ha clôturés et 82,66 ha de compensation, majoritairement situés sur le site du projet. L'ensemble du périmètre appartient au ministère en charge des Armées.

La BA 126 est située dans une zone péri-urbaine et rurale, avec :

- à l'ouest : la route T10, qui dessert la base et mène vers la commune de Ventiseri, ainsi que des espaces agricoles et boisés ;
- au nord : le ruisseau de Calanala et l'étang de Palo, bordés de zones agricoles ou boisées ;
- à l'est : des zones humides situées sur un terrain militaire, géré en partenariat avec le Conservatoire du littoral, puis la mer Tyrrhénienne ;
- au sud : la route D45, qui dessert la plage, les rives du Travo, des espaces naturels, et enfin le village de Solaro (2B). La commune de Sari-Solenzara (2A) se trouve à environ 5 km au sud de la base.

Le site se situe notamment au sein d'un contexte hydrologique dense qui comporte la rivière Travo au sud, l'étang de Palo au nord, des zones humides et la franche littorale à l'est.



Illustration 1 : Vue aérienne des alentours de la BA 126 (source : p.29 de la pièce 4b : Étude d'impact transversale aux 13 projets du DDAE, avril 2025).

L'emprise clôturée de la base comprend notamment :

- des zones d'activités dont :
 - des infrastructures aéronautiques : piste d'atterrissage/décollage, taxiways, aires de stationnement, hangars et un atelier de maintenance pour l'escadron d'hélicoptères ;
 - des infrastructures de logistique et de sécurité : 3 dépôts de carburant (DEA), un dépôt de munitions, un stand de tir et une unité de production de gaz aéronautiques ;
- des zones de bureaux et de logements : bâtiments administratifs, hébergements pour le personnel ainsi que des services et loisirs : cantine (« MESS »), foyer, installations sportives (gymnase, terrains de sport) ;
- des installations de support et sécurité : poste de garde, réserves d'eau incendie, centrale électrique de secours, chaufferie, déchetterie, et station-service.

Hors du périmètre clôturé de la base, des logements pour le personnel du ministère en charge des Armées sont présents dans la partie sud-ouest du site.

1.2. Description des 13 opérations

Dans l'étude d'impact, plusieurs opérations sont présentées et désignées comme « projets ». Cependant, du point de vue de l'évaluation environnementale, celles-ci sont considérées comme des « opérations » contribuant à un projet global. Pour des raisons de cohérence et de clarté, le terme « projets » a été maintenu dans le présent avis afin d'éviter toute confusion notamment à l'occasion de la consultation du public.

Les objectifs du projet dans son ensemble doivent permettre la poursuite de l'activité aérienne sur la BA 126 à travers :

- la mise en conformité, la rénovation et la modernisation des infrastructures aéronautiques et des autres infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de la base ;

- la réduction des impacts environnementaux du site et des risques, en particulier ceux liés aux inondations.

Le tableau suivant liste les 13 projets envisagés sur ou à proximité immédiate de la BA 126 de Ventiseri-Solenzara.

N°	Intitulé	Nature du projet	Pétitionnaire	Objectifs du projet
1	Berges du Travo	A : Consolidation de la route de la mer (route D 45 au sud de la base) B : Démantèlement / devenir de l'ancienne station d'épuration	SID-SE	Protéger la route et le périmètre clôturé de la base aérienne Mettre en conformité l'installation
2	DPMu (Dépôt de munitions)	Rénovation du dépôt de munitions existant + Création d'une extension à l'est	SIMu	Mettre en conformité des installations + Assurer la mission de soutien de l'activité aérienne de la base
3	DEA (Dépôt Essences Air)	A : Création d'un atelier de maintenance des véhicules B : Modernisation des installations des dépôts (K1, K2, SKMER) ainsi que des tuyauteries inter-dépôts et du local de vannage	SID-SE CLEO	Mettre en conformité des installations + Assurer la mission de soutien de l'activité aérienne de la base
4	PO (Permanence Opérationnelle)	Rénovation / Extension	SID-SE	Assurer la mission de soutien de l'activité aérienne de la base
5	Pistes	A : Rénovation du balisage et des chaussées aéronautiques de la piste principale 18/36 + Rénovation de la gestion des eaux pluviales de la plateforme aéronautique + Déplacement d'une portion de clôture au sud-est + Rénovation des alimentations électriques + Démantèlement de la rampe d'approche et du ponton au nord B : Rénovation du balisage et des chaussées aéronautiques des taxiways + Création de nouvelles aires de stationnement et voies de circulation C : Reprise de la clôture sud de la Zone Protégée	SID-SE	Assurer la mission aérienne de la base Mettre en conformité des installations Limiter les impacts sur l'environnement de la BA

N°	Intitulé	Nature du projet	Pétitionnaire	Objectifs du projet
6	EHNG (Escadron d'Hélicoptères Nouvelle Génération)	A : Réaménagement/rénovation des infrastructures de l'escadron hélicoptères B : Reconstruction du hangar de maintenance	BA 126	Assurer la mission aérienne de la base
7	PC base (Poste de Commandement de la base)	Rénovation / Extension du bâtiment de commandement	BA 126	Améliorer les installations Limiter les impacts sur l'environnement
8	EPNG (Escadron de Protection Nouvelle Génération)	Regroupement / Rénovation des locaux de l'escadron de protection	BA 126	Améliorer les installations Limiter les impacts sur l'environnement
9	Escadrons de passage	Rénovation des locaux des escadrons de passage	BA 126	Améliorer les installations Limiter les impacts sur l'environnement
10	PAS (Place au soleil)	Création d'un parc photovoltaïque (Exploitation par un opérateur privé)	Opérateur privé : EDF Renouvelables	Limiter les impacts sur l'environnement (développement des énergies renouvelables)
11	REUT (Réutilisation)	Création d'une canalisation pour réutilisation des eaux usées traitées par la station d'épuration communale	SID-SE	Limiter les impacts sur l'environnement
12	CPE (Contrat de Performance énergétique)	Travaux de performance énergétique sur les installations + Passage à une chaufferie biomasse + Mise en place de panneaux solaires	SID-SE via EON	Limiter les impacts sur l'environnement Améliorer les performances énergétiques
13	Fossé nord-ouest	Création d'un fossé pour éviter l'inondation du secteur nord-ouest de la base	SID-SE et/ou Collectivité de Corse	Protéger la partie nord de la base du risque inondation

Illustration 2 : Liste des projets envisagés sur la BA 126 (source : p.37 et 38 de la pièce 4b : Étude d'impact transversale aux 13 projets du DDAE, avril 2025).

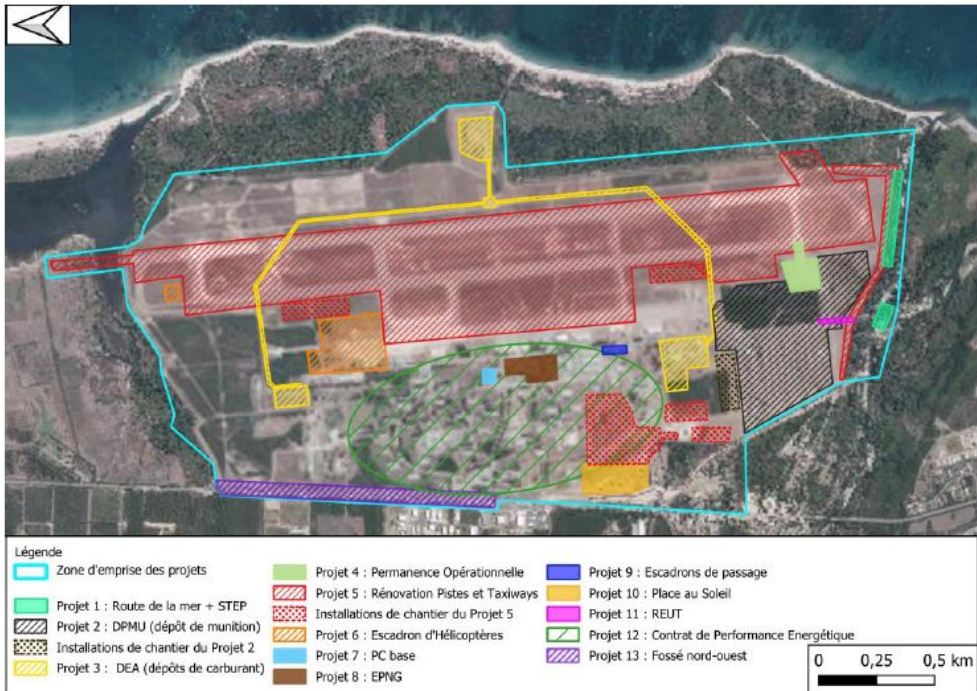


Illustration 3 : Localisation des projets envisagés de la BA 126 (source : p.39 de la pièce 4b : Étude d'impact transversale aux 13 projets du DDAE, avril 2025).

Le planning des travaux des différents projets envisagés s'étale de 2024 à 2033. La durée des travaux pour le projet 5 « Pistes » sera de 33 mois à partir d'avril 2027.

Les mouvements aériens (avions et hélicoptères) à horizon 2030 et 2040 sont estimés à respectivement 8 250 et 8 000, soit globalement comparable à la situation avant-projet en 2018/2019. À terme, il n'y aura pas d'évolution notable de l'activité aéronautique. En revanche, les installations de la base seront plus modernes.

1.3. Les procédures

Le projet n°5 « Pistes » est soumis à évaluation environnementale systématique en application de la rubrique 8 « Aérodrômes » du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Ce projet comporte la rénovation/création d'environ 7 km de chaussées aéronautiques constitué de 3 km de pistes et 4 km de taxiways.

Dans le cadre de la rénovation des infrastructures de la BA 122, douze autres projets sont identifiés dont certains sont visés par un classement au titre de la loi sur l'eau ou des installations classées.

L'étude d'impact présente dans le dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) du projet intègre les treize projets, selon leur niveau de maturité.

Le dossier précise que ces projets feront l'objet d'autorisations ultérieures au titre soit de loi sur l'eau pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) ou des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). L'étude d'impact fera alors l'objet d'une actualisation en application de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

- Projet n°1 : Berges du Travo

Il pourra être soumis à déclaration IOTA ou à déclaration ICPE en fonction de la solution retenue pour le devenir du démantèlement de la station d'épuration (STEP) en ruine dans le lit majeur de la rivière du Travo. Le cas échéant, un dossier de déclaration IOTA ou ICPE sera à réaliser.

- Projet n°2 : Dépôt de munitions (DPMu)

Le DPMu projeté sera soumis à autorisation IOTA :

- Autorisation sous la rubrique 2.1.5.0 (collecte des eaux pluviales et rejet au milieu naturel par infiltration) ;
- Autorisation sous la rubrique 3.2.2.0 (aménagements en zone inondable, soustrayant au champ d'expansion de crue : îlot de 10 400 m²).

Le DPMu projeté sera également soumis à autorisation ICPE :

- Autorisation au titre de la rubrique 4210-1 pour l'assemblage et la maintenance de munitions ;
- Autorisation SEVESO Seuil haut au titre de la rubrique 4220-1 pour le stockage de munitions ;
- Déclaration au titre de la rubrique 2793 pour le tri de déchets de munitions.

Un dossier de demande d'autorisation environnementale (IOTA/ICPE) sera réalisé.

Le projet intègre des ouvrages pour la gestion des eaux pluviales et inondables. Le DPMu étant SEVESO, il est soumis à évaluation environnementale systématique.

- Projet n°3 : Dépôt Essences Air (DEA)

Le DEA sera soumis à autorisation IOTA :

- Autorisation sous la rubrique 2.1.5.0 (collecte des eaux pluviales sur les dépôts et rejet au milieu naturel par les bassins d'infiltration sur chaque dépôt) ;
- Déclaration sous la rubrique 1.1.1.0 (14 piézomètres de suivi).

Le DEA sera également soumis à autorisation ICPE :

- Autorisation au titre de la rubrique 1434-2 pour ses installations de chargement ou de déchargement, desservant un stockage de liquides inflammables soumis à autorisation (installations de chargement/déchargement liées au dépôt) ;
- Autorisation au titre de la rubrique 4734-1-a pour ses capacités de stockage enterrées de produits pétroliers (stockage théorique de 12 100 m³, soit 10 164 tonnes) ;
- Déclaration avec contrôle au titre de la rubrique 4734-2 pour ses capacités aériennes de stockage de produits pétroliers (320 m³, soit 269 tonnes).

Ce projet de rénovation fait l'objet d'une étude de dangers et d'une étude d'incidence environnementale.

- Projet n°5 : Pistes

Le projet « Pistes » sera soumis à autorisation IOTA :

- Autorisation sous la rubrique 2.1.5.0 (collecte des eaux pluviales sur 258 ha et rejet au milieu naturel) ;
- Déclaration sous la rubrique 3.3.1.0 (destruction de 0,48 ha de zones humides).

Le dossier de demande d'autorisation est celui qui porte l'étude d'impact transversal aux treize projets qui fait l'objet du présent avis.

- Projet n°6 : Escadron d'Hélicoptères Nouvelle Génération (EHNG)

Le projet EHNG sera à autorisation IOTA. Le classement provisoire est le suivant :

- Déclaration sous la rubrique 2.1.5.0 (collecte des eaux pluviales et rejet au milieu naturel) ;
- Autorisation sous la rubrique 3.2.2.0 (aménagements en zone inondable, soustrayant des surfaces au champ d'expansion de crue).

La gestion des eaux pluviales de ce projet est intégrée dans le dossier de demande d'autorisation par la gestion des eaux du projet n°5 « Pistes », en aval.

La gestion du risque inondation sera portée dans le dossier d'autorisation du projet n°13 « Fossé nord-ouest ».

Le projet EHNG sera à enregistrement ICPE. Le classement provisoire est le suivant :

- Enregistrement sous la rubrique 2930-1 (atelier de maintenance) ;
- Déclaration sous la rubrique 2930-2 (cabines de peinture) ;
- Possible déclaration sous la rubrique 1510 (entrepôt logistique) ;
- Déclaration sous la rubrique 4220 (stockage pyrotechnique).

Des dossiers de demande d'enregistrement ICPE et de déclaration ICPE seront à réaliser.

- Projet n°12 : Contrat de Performance Énergétique (CPE)

Le projet de CPE nécessitera une mise à jour du classement ICPE pour les installations de combustion (2910-A) et potentiellement de climatisation (1185-2a).

Un dossier de déclaration ICPE sera à réaliser.

- Projet n°13 : Fossé nord-ouest (Fossé NO)

Le projet de Fossé NO sera potentiellement soumis à autorisation IOTA sous la rubrique 3.2.2.0 (aménagement en zone inondable, soustrayant des surfaces au champ d'expansion de crue). Ce classement sera à valider avec l'administration, car le projet vient modifier le champ d'expansion de crue, mais n'y fait pas obstacle.

En cas de classement, un dossier de demande d'autorisation sera à réaliser.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser l'évaluation environnementale dès que de nouveaux éléments seront connus pour les différents projets par les porteurs du projet.

La demande de dérogation d'atteinte aux espèces protégées ou à leurs habitats (au titre de l'article L.411-2 du Code de l'environnement) de tous les projets concernés dans le cadre de la rénovation de la BA 126 est jointe au dossier de demande d'autorisation environnementale pour le projet 5 « Pistes » et les éléments sont indiqués dans l'étude d'impact transversale aux différents projets. Cette demande fera l'objet d'un arrêté d'autorisation spécifique par la DREAL.

2. Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Compte tenu de la nature des treize projets et du site d'implantation, et à ce stade de la définition des projets et des études produites, l'autorité environnementale relève les principaux enjeux environnementaux et de santé suivants :

- la préservation de la biodiversité par la présence de nombreux habitats naturels et d'espèces patrimoniales et protégées, en particulier de milieux favorables à l'intégralité du cycle de vie de la tortue d'Hermann et de zones humides à proximité des sites de réalisation des projets ;
- le risque d'inondation par débordement de rivière sur les parties nord-ouest et sud de la base aérienne ;
- la gestion des eaux de surface, ainsi que les éventuelles interactions qu'il pourrait y avoir entre les différents projets sur la base notamment lors des travaux et les usages de ces eaux de surface à proximité (navigation, baignade, pêche) ;
- la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre (GES) par l'ampleur et la nature des activités aéroportuaires liés à la base aérienne ;
- l'environnement lumineux en partie ouest et sud de la base aérienne, compte tenu de la présence d'habitations ;
- la gestion des déchets du fait de l'absence de site de collecte pour les déchets dangereux sur toute la région Corse, obligeant donc l'évacuation de ces déchets par bateau vers le continent.

3. Analyse de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement dans le projet

3.1. Qualité de l'étude d'impact

• Remarques générales

Le dossier joint à la demande d'autorisation comprend toutes les pièces prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement et traite de toutes les thématiques environnementales pertinentes. Les éléments présentés dans le dossier et ses annexes sont proportionnés aux enjeux.

Le dossier prend bien en compte les différentes phases du projet (phase de construction, d'exploitation et de remise en état à l'issue de la cessation d'activité). Le dossier dans son ensemble permet

d'appréhender les enjeux sur l'environnement et leur prise en compte de manière transversale par les projets ; il est facilement lisible et compréhensible. En fin de chaque paragraphe de l'étude, une synthèse des informations est présentée dans un encadré, permettant de faciliter l'appropriation du contenu de l'étude par le public.

Les tableaux intitulés « Synthèse des impacts et des mesures en phase de travaux »² et « Synthèse des impacts et des mesures en phase d'exploitation »³ permet l'identification des impacts des différents projets dans leur globalité et les mesures pour Éviter, Réduire ou Compenser (ERC) applicables à ces impacts, ainsi que les mesures d'Accompagnement (A) et de Suivi (S). L'étude est relativement bien agrémentée d'illustrations et de plans d'implantation des aménagements envisagés. Néanmoins, les descriptions des impacts et des mesures manquent parfois de clarté et la quantification des impacts manque de justifications comme par exemple les incidences des nuisances sonores durant les phases de chantier.

Toutefois, le niveau de détail présenté dans ce document diffère selon les projets et il peut rendre difficile l'appréciation de l'impact global de ces projets sur l'environnement, l'étude d'impact traitant principalement le projet n°5 « Pistes ».

• Analyse des scénarii

Une description⁴ des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le porteur de projet pour chaque projet proposé. De même les indications des principales raisons des choix effectués sont exposés dans l'étude.

Concernant spécifiquement le projet n°5 « Pistes », la rénovation des infrastructures aéronautiques prévues a été définie pour répondre aux besoins opérationnels de la base aérienne. Les variantes suivantes ont notamment été analysées pour ce projet :

- les zones des installations de chantier pour lesquelles trois variantes d'emplacement sur le site ont été envisagées. La variante sur l'emplacement au niveau du projet n°10 « Place au Soleil » a été retenue en raison des deux avantages majeurs qu'elle présente :
 - l'impact sur la biodiversité sera réduit car les installations de chantier, temporaires, sera sur l'emplacement d'un autre projet « Place au Soleil » qui succédera au projet n°5. Ce secteur est qualifié de moindres enjeux écologiques dans l'étude d'impact ;
 - les nuisances en phase de chantier seront limitées pour les riverains, car les installations ne seront plus situées en bordure des zones d'habitation, mais plus proches des zones de travaux (pistes et taxiways) ;
- le rechargement de la piste plutôt que démolition/reconstruction a été retenu. L'encapsulage de la piste actuelle, c'est-à-dire remettre une couche d'enrobés neuf par-dessus les enrobés existants, permet d'éviter la gestion de déblais soit sur ou hors site comportant de matériaux amiantés. En effet, le diagnostic amiante avant travaux a révélé que les enrobés sont amiantés, ce qui nécessiterait une gestion spécifique pour les enrobés retirés ;
- pour la gestion des eaux pluviales, la solution suivante a été retenue :
 - au niveau des aires de stationnement aéronautiques, la création de bassins pour traiter les eaux et confiner d'éventuelles eaux d'extinction en cas d'incendie,

² Tableau 67 : Synthèse de l'impact des projets sur l'environnement – En phase de travaux, pages 165 à 173 de la pièce E - Evaluation environnementale au titre du projet et programmes, Dossier d'enquête publique préalable de la pièce 4b : Étude d'impact transversale aux 13 projets du DDAE, avril 2025

³ Tableau 73 : Synthèse de l'impact des projets sur l'environnement – En phase d'exploitation, pages 461 à 471 de la pièce E - Evaluation environnementale au titre du projet et programmes, Dossier d'enquête publique préalable de la pièce 4b : Étude d'impact transversale aux 13 projets du DDAE, avril 2025

⁴ à l'exception pour les projets suivants : n°4 PO (Permanence Opérationnelle), n°9 Escadrons de passage, n°11 REUT (Réutilisation) et CPE (Contrat de Performance énergétique).

- en revanche au niveau des chaussées de circulation, il n'a pas été jugé nécessaire de créer des ouvrages de régulation étant donné qu'il n'y a pas d'enjeu humain en aval (zones humides, puis la mer). Seuls des dispositifs de dissipation (en raquette ou en zigzag) seront installés aux points de rejet pour éviter le ravinement des sols ;
- plusieurs techniques ont été envisagées pour la dépose du ponton reliant la rampe d'approche nord soit par grutage, au moyen d'une barge et par hélicoptage. Les avantages et inconvénients de ces techniques ont été étudiés et présentés dans un tableau de synthèse⁵. La solution de dépose par hélicoptère apparaît comme la solution la moins impactante au regard des contraintes techniques, environnementales et de coûts.

L'Autorité environnementale recommande de développer dans le corps de l'étude d'impact, l'évaluation détaillée au regard des enjeux environnementaux des différentes alternatives envisagées pour la gestion des eaux de ruissellement, en lien avec le projet n°5 « Pistes » car l'étude des alternatives du bureau ARTELIA en charge des études hydrauliques du projet « Pistes » n'est pas annexée à l'étude d'impact.

3.2. Qualité du résumé non technique

Le résumé non technique est clair, mais il pourrait être plus concis. Si cent douze pages pourraient limiter son accessibilité auprès du public⁶, sa longueur s'explique en partie par la diversité des treize projets nécessaires pour la mise en conformité, la rénovation et la modernisation des infrastructures.

Sur le fond, le résumé non technique traite de façon satisfaisante les sujets attendus dans le cadre de l'évaluation environnementale, y compris les solutions de substitution raisonnables examinées et la raison du choix des projets retenus.

L'autorité environnementale recommande d'ajuster le résumé non technique après avoir actualisé l'étude d'impact suite aux recommandations présentées dans cet avis.

3.3. Prise en compte de l'environnement dans le projet

• Phase travaux

Pour chaque milieu, l'analyse des impacts en phase de travaux détaille les mesures ERC ainsi que les actions d'Accompagnement (A) et de Suivi/Surveillance (S). Les impacts sont évalués individuellement pour chaque projet, puis de manière globale pour l'ensemble des 13 projets. Leur nature (direct/indirect, temporaire/permanent) est systématiquement précisée.

La durée des travaux sont classés selon deux échelles de temps :

- court terme : travaux de moins de 2 ans (projets n°1, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13) ;
- moyen terme : travaux de 2 ans ou plus (projets n°2, 3, 5 et 6).

L'ensemble des opérations s'étalera sur environ 10 ans (2024-2033), avec des travaux mineurs en 2024/2025 et le lancement des chantiers majeurs à partir de mi-2026.

⁵ Tableau 82 : Projet n°5 – Analyse multicritères des variantes de dépollution / dépose du ponton de la rampe d'accès nord, pages 717 et 718 de la pièce E - Evaluation environnementale au titre du projet et programmes, Dossier d'enquête publique préalable de la pièce 4b : Étude d'impact transversale aux 13 projets du DDAE, avril 2025.

⁶ Le donneur d'ordre peut se référer au memento du résumé non technique, publié par le CGDD en 2023, disponible en cliquant sur ce lien :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/memento_evaluations_environnementales_resume_non_technique.pdf

Afin d'évaluer les impacts en phase de chantier de l'ensemble des travaux de la base, un tableau regroupant le planning prévisionnel et les estimations du nombre d'ouvriers et du trafic poids-lourds journalier pour chaque projet a été fourni dans l'étude⁷.

En corrélation avec le nombre d'ouvriers sur le chantier, le trafic moyen annuel généré par le chantier atteindra un pic d'environ 260 véhicules par jour en 2029 (voitures et camions confondus). Entre 2024 et 2033, ce trafic dépassera 100 véhicules par jour pendant trois années consécutives, de 2027 à 2029. Le projet mobilisant le plus d'ouvriers et produisant le plus de trafic routier est le projet n°5 « Pistes ».

Durant la phase de travaux, des mesures d'évitement et de réduction seront mises en place pour limiter les impacts environnementaux. Cependant, certains impacts resteront modérés à forts, notamment en matière de consommation de ressources (matériaux, eau, énergie), d'émissions de gaz à effet de serre et de production de déchets, en raison de l'ampleur des aménagements prévus, et particulièrement du projet n°5 (Pistes).

Le trafic routier extérieur local pourrait également subir des perturbations modérées selon les périodes de travaux, affectant les riverains, en particulier les habitations situées à proximité de la base aérienne.

En revanche, la fermeture de la piste aérienne pendant 9 mois, nécessaire pour les travaux, aura un effet positif : réduction des nuisances sonores pour les populations et la biodiversité ainsi que sur les émissions de gaz à effet de serre. Pour autant, l'activité aéroportuaire sera reportée sur d'autres bases aériennes sur le territoire national.

L'Autorité environnementale recommande d'inclure dans l'étude une évaluation des effets induits par le report de l'activité aéroportuaire sur d'autres bases aériennes, consécutif à la fermeture de la piste aérienne du site durant 9 mois.

● **Gestion des eaux pluviales en lien avec les eaux superficielles**

Le site est situé dans un réseau hydrographique dense, marqué par de nombreux cours d'eau, ramifications, axes de ruissellement, ouvrages et fossés. Le réseau hydrologique local comporte en particulier à proximité du site :

- au sud : la rivière du Travo,
- au nord : le ruisseau de Calanala et l'étang de Palo,
- à l'est : des zones humides côtières puis la mer Tyrrhénienne.

Plusieurs usages des eaux superficielles ont été identifiés sur la zone d'étude, qui pourraient être impactés par la qualité des rejets de la base ou par les travaux prévus tels que :

- la navigation : circulation de petits bateaux sur le Travo, ainsi que de bateaux de loisirs et de navires en mer Tyrrhénienne, incluant l'approvisionnement en carburant des dépôts pétroliers du site ;
- la baignade : pratiquée en mer Tyrrhénienne, notamment sur les plages situées à l'est de la base aérienne ;
- la pêche : exercée dans l'étang de Palo et en mer Tyrrhénienne.

⁷ Figure 167 : Total du nombre d'ouvriers estimé sur la base et du trafic journalier en phase de chantier en fonction de la période de travaux de la pièce E - Evaluation environnementale au titre du projet et programmes, Dossier d'enquête publique préalable de la pièce 4b : Étude d'impact transversale aux 13 projets du DDAE, avril 2025.

Les données de qualité des eaux de surface issues du SDAGE Corse 2022-2027 indiquent que la rivière du Travo présente un bon état chimique et écologique. L'étang de Palo, quant à lui, affiche un bon état chimique, avec un objectif de bon état écologique à atteindre d'ici 2033.

Le site rejette ses eaux pluviales dans le milieu naturel, conformément à un récépissé IOTA (rubrique 2.1.5.0 – Rejet d'eaux pluviales) couvrant 9 points de rejet pour une surface totale interceptée d'environ 200 hectares.

Les eaux pluviales provenant des chaussées aéronautiques et des aires de stationnement sont actuellement rejetées sans traitement ni régulation. Une partie de ces rejets s'écoule vers l'étang de Palo, zone humide classée RAMSAR. Les campagnes de mesures des eaux pluviales de la base aérienne réalisées le 25 janvier 2023 et du 06 novembre 2023 au 12 décembre 2023 montre des dépassements ponctuels de la teneur en matière en suspension (MES).

Le réseau de collecte des eaux pluviales est en partie vétuste et/ou sous-dimensionné, entraînant des débordements.

Pour limiter les effets sur l'environnement au cours des travaux, les mesures suivantes seront mises en place :

- toutes les aires temporairement revêtues pour les travaux seront raccordées à un dispositif de traitement et de régulation avant rejet ;
- les eaux de lavage seront collectées et traitées (décantation, séparateur d'hydrocarbures) en fonction de leur nature avant tout rejet ;
- les eaux pluviales précipitées sur ces zones non imperméabilisées seront drainées par des fossés d'infiltration. Des passages seront aménagés pour permettre aux engins de traverser les fossés sans les souiller
- les mesures visant à réduire les impacts sur la qualité des sols contribueront également à limiter les effets sur les eaux pluviales et leurs milieux récepteurs (stockage des produits sur rétention, ravitaillement des engins sur une aire étanche, contrôle périodique des engins pour prévenir les fuites, traitement des eaux avant rejet, etc.) ;
- la qualité et la température des eaux d'exhaure produites en cas de pompage d'eau de la nappe phréatique au cours de travaux souterrains seront vérifiées avant rejet.

Des mesures de surveillance des concentrations seront réalisées avant rejet, notamment à proximité des centrales à béton et de la centrale d'enrobage. Les systèmes de traitement et de régulation seront adaptés en fonction des résultats.

La rénovation des réseaux d'eaux pluviales de la zone opérationnelle aéronautique constitue un volet clé du projet Pistes (n°5). Par ailleurs, les projets d'aménagement des installations industrielles tels que le DPMu (n°2), le DEA (n°3) et l'EHNG (n°6) intègrent également une gestion adaptée des eaux.

À l'issue de ces projets, les rejets seront organisés comme suit en phase d'exploitation des installations :

- les eaux des aires de lavage seront toujours traitées avant rejet ;
- les eaux des aires de stationnement aéronautiques seront traitées via des cloisons siphonides et des bassins de filtration avant d'être rejetées vers les zones humides à l'est, contrairement à la situation actuelle, où elles étaient rejetées sans traitement ;
- seules les eaux de toiture et de voiries continueront à être rejetées sans prétraitement vers les zones humides à l'est ou le Travo au sud. Cependant, les exutoires seront aménagés pour limiter le ravinement (ouvrages de dissipation) et favoriser le développement de la flore aquatique, ce qui améliorera la décantation naturelle des matières en suspension ;
- seules les eaux pluviales ruisselant sur des terrains naturels y seront rejetées l'étang de Palo (zone RAMSAR) ; Les réseaux de collecte des eaux pluviales de la zone opérationnelle ont été conçus pour gérer des pluies d'une période de retour de 30 ans, en anticipant l'augmentation des surfaces imperméabilisées prévue dans le cadre des autres projets.

L'étude d'impact comporte une analyse de la compatibilité des projets avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Cette analyse indique que les projets sont compatibles avec les orientations du SDAGE Corse 2022-2027.

L'Autorité environnementale recommande de préciser dans l'étude les modalités envisagées de suivi des rejets dans les milieux, afin de s'assurer que la qualité des eaux en aval reste compatible avec la préservation des usages de baignade, de pêche et de navigation.

- **Milieux naturels**

- **Etat des lieux**

- Contexte écologique du projet

Le site d'étude est localisé dans un secteur référencé comme réservoir de biodiversité de basse altitude, traversé par un corridor écologique dunaire de basse altitude permettant la dispersion d'espèces à faible mobilité. L'aire d'étude élargie est également bordée à l'est par des continuités aquatiques. Des connectivités hydrauliques sont également existantes avec l'Etang de Palo au nord et le fleuve du Travo au sud.

Le site est concerné ou bordé par plusieurs zonages réglementaires :

- la base est bordée au sud et au nord-est par le parc naturel régional de Corse (FR8000012) ;
- un arrêté préfectoral de protection biotope est situé à 500 m au sud du site (FR3800544) ;
- le site d'étude inclut la zone humide RAMSAR l'étang de Palo (FR7200026) ;
- dans l'aire d'étude du projet, soit dans un rayon de 20 km autour du site d'étude, on dénombre huit zones Natura 2000 de protection spéciales (ZPS) et trois zones Natura 2000 spéciales de conservation (ZCS) dont :
 - la ZCS FR9400581 « Etang de Palo et cordon dunaire » incluse dans la zone d'étude ;
 - et la ZCS FR9402014 « Grand herbier de la côte orientale » contiguë à la zone d'étude ;
- On dénombre également 29 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) à moins de 20 km de la base aérienne, 24 ZNIEFF de type I et 5 ZNIEFF de type II dont :
 - les ZNIEFF de type I 940004091 « Etang et zone humide de Palo » et 940013177 « Station de Genista aetnensis de la marine de Solaro et embouchure du Travo », incluses dans la zone d'étude ;
 - et les ZNIEFF de type I 940004090 « Embouchures et zones humides du Fium'Orbu et de l'Abatesco » et 940013178 « Marais de Peri » situées à 2 km de la zone d'étude.

Onze plans d'actions nationaux (PNA) sont susceptibles de s'appliquer dans un rayon de 20 km autour du site d'étude et huit d'entre eux sont inclus dans le site d'étude : milan royal, crapaud vert, cistude d'Europe, tortue d'Hermann, chiroptères, libellules, papillons de jour et insectes pollinisateurs et pollinisation.

L'enjeu milieux naturels et biodiversité est donc un enjeu fort sur l'aire d'étude.

- Les inventaires

Les inventaires écologiques ont été réalisés par les bureaux d'étude ECOTONIO et EVINERUDE entre novembre 2016 et mai 2023 sur des périodes tenant compte du cycle biologique des espèces.

Au total, 730 ha ont été cartographiés sur le site sous 94 postes différents rassemblés en 24 ensembles d'habitats. Les forts enjeux de conservation sont liés aux systèmes humides lagunaires de l'étang de Palo et aux systèmes riverains du fleuve Travo.

Les prospections botaniques ont permis d'identifier 505 taxons sur le site d'étude, dont 16 espèces protégées, toutes en bon état de conservation. 3 de ces espèces floristiques ont un enjeu fort sur site : l'arthrocaulon à gros épis (non protégée), l'ophrys tenthède et la renoncule de Revelière, et une a un enjeu très fort sur le site : le sérapias de la Nurra.

16 espèces exotiques envahissantes ont également été identifiées sur l'aire d'étude, majoritairement à l'est du site.

Les relevés faunistiques révèlent une grande richesse et variété faunistique sur la zone d'étude élargie, ils ont permis d'identifier :

- 163 espèces d'oiseaux, dont 97 protégées. 6 espèces d'oiseaux sont à enjeu fort et 1 espèce est à enjeu très fort sur site. Dans son avis, le CSPRN souligne que cette hiérarchisation est à revoir en tenant compte de la liste rouge des oiseaux nicheurs de Corse validée par l'union internationale pour la conservation de la nature (UICN) ;
- 4 espèces d'amphibiens, toutes protégées, une est à enjeu très fort et deux sont à enjeu fort ;
- 7 espèces de reptiles, toutes protégées également, une à enjeu très fort et deux à enjeu fort ;
- 21 espèces de chiroptères, toutes protégées ;
- 7 espèces de mammifères dont 1 protégée ;
- 409 espèces d'invertébrés, aucune protégée, dont 1 à enjeu fort ;
- 1 espèce de poisson non protégée, à enjeu très fort.

En conclusion, les enjeux pour la flore, les oiseaux, les reptiles, les amphibiens et les poissons sont très forts, pour les habitats et les invertébrés, ils sont forts, et modérés pour les mammifères.

o Évaluation des impacts et mise en œuvre de la séquence ERC

Le niveau d'impact a été évalué en fonction de l'ensemble des habitats et des espèces à enjeux locaux de conservation identifiés et la nature des projets. Plus précisément, le dossier explique que le score a été calculé selon le niveau d'enjeu de conservation sur site, du statut de protection, l'utilisation du site, la proportion de surface impactée, les caractéristiques de l'impact (direct, indirect, durée, nature) et la résilience de l'espèce. Il n'est cependant pas précisé de quelle manière est déterminée la résilience d'une espèce ou d'un habitat.

Dans son avis, le CSPRN mentionne que plusieurs impacts semblent sous-évalués, notamment concernant l'Oedicnème criard et le Guêpier d'Europe pour les oiseaux, et que les mesures de compensation prévues ne sont donc pas forcément assez importantes.

L'autorité environnementale recommande de préciser la méthode d'évaluation des impacts et la détermination de la résilience ou non d'une espèce ou d'un habitat dans l'actualisation de l'étude d'impact.

Les impacts des projets en phase de travaux sur les milieux naturels seront la destruction et l'altération d'habitats, le développement d'espèces envahissantes, le dérangement des individus ainsi que la destruction des sites de reproduction et d'hivernage.

Les projets impacteront 79 ha de milieux naturels dont 24 ha de manière définitive.

En phase d'exploitation, les impacts seront la perte d'habitats naturels, du fait de l'imperméabilisation définitive de certains secteurs, les émissions des installations (rejets d'eau, bruit, lumière) et la présence d'installation pouvant perturber la faune (clôtures, bassins).

Plusieurs mesures d'évitement seront mises en place :

- ME1 : évitement géographique de la sérapias de la Nurra en déplaçant les installations des projets 5 et 6 ;
- ME2 : évitement géographique de l'ail Petit-Moly dont le secteur sera évité et balisé pendant les travaux ;
- ME3 : évitement géographique d'un secteur à très fort enjeu écologique (ancien projet de plateforme des pistes et DPMu) ;
- ME4 : réflexion sur l'emplacement du projet n°5 et respect des emprises en phase de chantier (centrale à béton), le meilleur scénario d'implantation d'un point de vue économique, écologique et social n'a pas encore été déterminé. Tant que l'implantation précise de la centrale à béton n'a pas été déterminée, il n'est pas possible d'affirmer si des impacts ont bien été évités, et le cas échéant, lesquels. La qualification de cette mesure comme de l'évitement n'est donc pas encore possible ;
- ME5 : évitement géographique et technique de l'anémone couronnée avec sa mise en défens ;

L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités d'évitement géographique choisies pour la mesure ME4 dans l'actualisation du dossier afin de justifier que des impacts ont bien été évités et qu'il s'agit donc bien d'une mesure d'évitement.

Au total, 20 mesures de réduction seront mises en place sur l'ensemble de la base, la plupart sont communes à plusieurs projets. On retrouve notamment la limitation de la propagation des espèces envahissantes et la mise en place d'un chantier vert qui couvriront les 13 projets. Le projet n°5, des pistes, le plus impactant sur les milieux naturels est celui faisant l'objet du plus de mesures de réduction.

De nombreuses mesures ciblent les espèces sensibles et protégées de la base, notamment les reptiles, oiseaux et chiroptères : mise en place de nichoirs, de gîtes, adaptation des éclairages nocturnes, adaptation du démarrage des phases travaux aux cycles biologiques des espèces faunistiques...

Concernant la flore, plusieurs mesures sont aussi prévues comme la mise en défens des espèces protégées ou la transplantation d'arbres sénescents. La mesure la plus importante est la transplantation des Sérapias au fur et à mesure de l'avancement des travaux du projet n°5 ainsi que le suivi scientifique au fur et à mesure de l'avancement. En effet, la population est estimée à 300 000 individus à l'échelle du site mais il n'est pas précisé dans le descriptif de la mesure quelle proportion de cette population sera concernée par la transplantation. Il est toutefois précisé que l'impact résiduel sur cette espèce demeure modéré à fort ce qui interroge compte tenu de l'ampleur de la mesure associée.

En comparaison avec la situation actuelle, le dossier explique que les projets auront un impact résiduel négligeable sur l'environnement sonore actuel et un impact positif sur la qualité des eaux de surface du fait des mesures d'évitement et de réduction prévues. Il n'est cependant pas fait de lien clair entre les mesures mises en place pour éviter et réduire les impacts sur les milieux naturels et l'environnement sonore. Il est seulement mentionné qu'il est prévu d'améliorer la gestion actuelle de la base aérienne sans expliquer davantage en quoi cette gestion pourrait avoir un impact positif sur ces enjeux.

L'autorité environnementale recommande de davantage justifier le niveau d'impact résiduel « faible à positif » choisi, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores des installations et la perturbation des déplacements des individus du fait de l'extension ou la création de certaines infrastructures.

En revanche en phase travaux, suite à la mise en place de ces mesures, de nombreux impacts résiduels significatifs subsistent pour 6 habitats, 6 espèces floristiques et pour la pie-grièche à tête rousse. Des mesures de compensation devront donc être mises en œuvre pour les habitats et espèces impactés.

Des ratios de compensation ont été calculés selon les coefficients de pertes et de gain, eux même déterminés selon les enjeux écologiques, l'intensité et la durée des impacts, la proportion d'habitats dégradés ainsi que l'état de conservation du site de compensation et la nature des actions envisagées.

La détermination de ces ratios ont permis d'évaluer des besoins de compensation de 43,2 ha :

- 1 ha pour les zones humides ;
- 33 ha pour la flore des milieux ouverts ;
- 1,1 ha pour la flore des milieux humides ;
- 1,7 ha pour les oiseaux et reptiles impactés ;
- 6,4 ha spécifiquement pour la tortue d'Hermann.

Les cinq mesures de compensation (MC) sont présentées dans le dossier :

- MC1 : restauration d'une connectivité écologiquement dégradée de milieux humides au sud-est de l'aire d'étude stricte sur 19,8 ha : 2,9 ha de restauration, 5,4 ha de gestion et la création d'une connectivité entre les exutoires sur 11,5 ha. Cette mesure vise à répondre aux besoins de compensation pour les zones humides ;
- MC2 : la dépollution de 72 000 m³ de remblais d'un secteur du littoral au sud-est de l'aire d'étude sur une surface de 1,3 ha. Cette mesure vise à répondre aux besoins de compensation pour les zones humides ;
- MC3 : recréation de palettes végétales adaptées à la biodiversité à enjeux du site. Cette mesure sera mise en place aux abords des pistes sur 45,5 ha et sur l'emprise des projets 6, 7 et 8 sur 2,36 ha. Cette mesure vise à répondre aux besoins de compensation pour les espèces faunistiques terrestres, notamment les oiseaux et reptiles et la flore, et pour la flore des milieux ouverts ;
- MC4 : l'aménagement et la gestion de parcelles compensatoires sanctuarisées en faveur de la biodiversité au nord du projet. Une parcelle compensatoire de 13,7 ha sera préservée de tout futur projet d'aménagement et gérée de manière adaptée aux milieux. Cette parcelle est actuellement composée de maquis et matorrals arborescents qui seront fauchés tardivement afin de maintenir ces milieux ouverts. Les gyrobroysages ne seront effectués que tous les trois ou cinq ans. Cette mesure vise à répondre aux besoins de compensation pour la flore des milieux ouverts.
- MC5 : la prise en compte de la biodiversité ordinaire. Les trouées réalisées dans le cadre du démaquisage de la MC4 seront favorables à des espèces communes. Cette mesure, ainsi que la MC4 visent de répondre aux besoins de compensation pour la faune des milieux ouverts, notamment les oiseaux et reptiles tels que la tortue d'Hermann.

Les mesures envisagées, pratiquement toutes au sein de la base, ou à proximité immédiate, seront implantées sur une surface totale de 82,66 ha, soit plus que le besoin identifié.



- Aire d'étude stricte
- Restauration d'une connectivité humide dégradée (MC1)**
 - Aulnaie marécageuse défrichée
 - Zone humide Bertin
 - Aulnaie marécageuse en bordure des pistes
 - Création d'un réseau de noues
- Dépollution des remblais littoral (MC2)**
 - Monticule de remblais militaires concerné
- Recréation d'une palette végétale adaptée à la faune et à la flore (MC3)**
 - Secteur concerné par une revégétalisation
- Préservation et gestion d'une parcelle favorable à la biodiversité (MC4 et MC5)**
 - Sanctuarisation et amélioration des pratiques de gestion en faveur de la biodiversité à enjeux et celle ordinaire

Illustration 4 : Localisation des mesures de compensation (source : p.343 de la pièce 4b : Étude d'impact transversale aux 13 projets du DDAE, avril 2025).

De manière générale, dans la partie « 7.2 Mesures pour la biodiversité », les mesures ERC sont décrites de manière satisfaisante dans le dossier avec la description des espèces et projets concernés, les objectifs, le protocole, la planification, une estimation du coût ainsi que la référence à la qualification du guide Théma d'aide à la définition des mesures ERC⁸.

Néanmoins, plusieurs de ces mesures sont qualifiées de mesures de compensation sans que ne soit dé montrée explicitement l'additionnalité écologique de ces mesures. En effet, la compensation écologique doit permettre un gain écologique qui viendra compenser les pertes causées par le projet. C'est notamment le cas des mesures MC4 et MC5. Les éventuels gains écologiques de la mesure MC5, soit la préservation de la biodiversité ordinaire, semblent découler directement de la mise en œuvre de la mesure MC4. Il serait donc plus pertinent d'intégrer les objectifs de la mesure MC5 à ceux de la MC4 pour n'en faire qu'une seule et même mesure.

L'autorité environnementale recommande de revoir la démonstration de l'apport de gain écologique suite à la mise en œuvre des mesures de compensation afin de vérifier la suffisance des mesures proposées.

Le total du coût des mesures ERC a pu être chiffré à 4,2 M€⁹ pour un coût total des 13 projets de 300 M€.

L'autorité environnementale recommande de préciser le coût de la mesure MC2 dans le dossier

⁸ CGDD, Théma – Guide d'aide à la définition des mesures ERC, janvier 2018 : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/Th%C3%A9ma%20-%20Guide%20d%E2%80%99aide%20%C3%A0%20la%20d%C3%A9finition%20des%20mesures%20ERC.pdf>

⁹ La mesure MC2 n'a pas encore été chiffrée car l'estimation est encore en cours auprès de la société en charge de l'opération.

actualisé et de l'intégrer au coût total du projet.

- **Émissions lumineuses**

Au niveau de la base, l'environnement lumineux est modéré à fort à l'ouest et au sud, du fait des éclairages de sécurité des postes de garde et des zones de logements. La pollution lumineuse est en revanche faible au nord de la base dans les milieux à dominantes naturelle ou agricole. L'enjeu est donc faible à fort d'après le dossier.

En phase travaux, les opérations auront principalement lieu en journée et seront limitées aux phares des engins et aux éclairages des zones de chantier les jours où la luminosité sera trop faible (pluie, hiver). Les impacts seront donc ponctuels et en partie limités par l'éloignement des habitations. Toutefois, pour le projet n°3 (DEA), les installations de chantier du projet n°5 (Pistes), le projet n°10 (Place au soleil) et le projet n°13 (Fossé nord-ouest), certaines habitations en bordure et à proximité de la RT 10 pourront percevoir les émissions lumineuses issues de ces chantiers. L'impact sera donc direct temporaire, et jugé comme faible.

En phase d'exploitation, plusieurs projets auront des impacts sur l'environnement lumineux. Le projet n°2 (DPMu) sera équipé de luminaires pour l'éclairage des voiries, du bâtiment vie, des ateliers de maintenance et les magasins de stockage. Afin de réduire les impacts, les éclairages extérieurs seront des LED orientées vers le sol et équipés de détecteurs de présence. Ces mesures permettront de réduire les émissions lumineuses par rapport à la situation actuelle, l'impact est donc évalué comme fortement positif.

Le projet n°3 (DEA) sera équipé d'éclairages supplémentaires qui seront dirigés vers le sol et choisis pour leur caractère non éblouissant pour le voisinage. L'impact est évalué comme non négligeable.

Le projet n°4 (PO) sera équipé d'éclairages supplémentaires autour du nouveau bâtiment tertiaire orientés eux aussi vers le sol. L'impact est évalué comme non négligeable.

Pour les autres projets, les installations lumineuses n'engendreront pas de modification de l'environnement lumineux par rapport à la situation actuelle, les impacts sont donc jugés nuls ou négligeables hors base.

Pour l'ensemble de ces projets, aucune modélisation ne permet de s'assurer que les impacts des projets seront négligeables ou positifs comme avancé dans le dossier, ce qui est regrettable au vu du niveau d'enjeu.

L'autorité environnementale recommande de joindre au dossier des modélisations des émissions lumineuses sur l'environnement aux abords de la base afin de justifier l'impact négligeable à positif des différents projets.

- **Risques naturels et technologiques**

- o **Risques naturels**

La commune de Ventiseri dispose d'un Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRi), approuvé par arrêté préfectoral en date du 18 février 2022.

Comme l'indique la carte de zonage du PPRi, la base aérienne est exposée au risque inondation, en particulier au sud, par les débordements du Travo. La base est aussi sensible au nord, via les débordements des cours d'eau à l'ouest qui surversent ensuite sur la RT10 vers la base.

Les zones rouges correspondent essentiellement aux secteurs urbanisés à fort enjeu exposés à un aléa très fort et aux champs d'expansion des crues exposés à un aléa fort. Les zones orange correspondent aux champs d'expansion des crues exposés à un aléa modéré et à des secteurs urbanisés à fort enjeu exposés à un aléa fort.

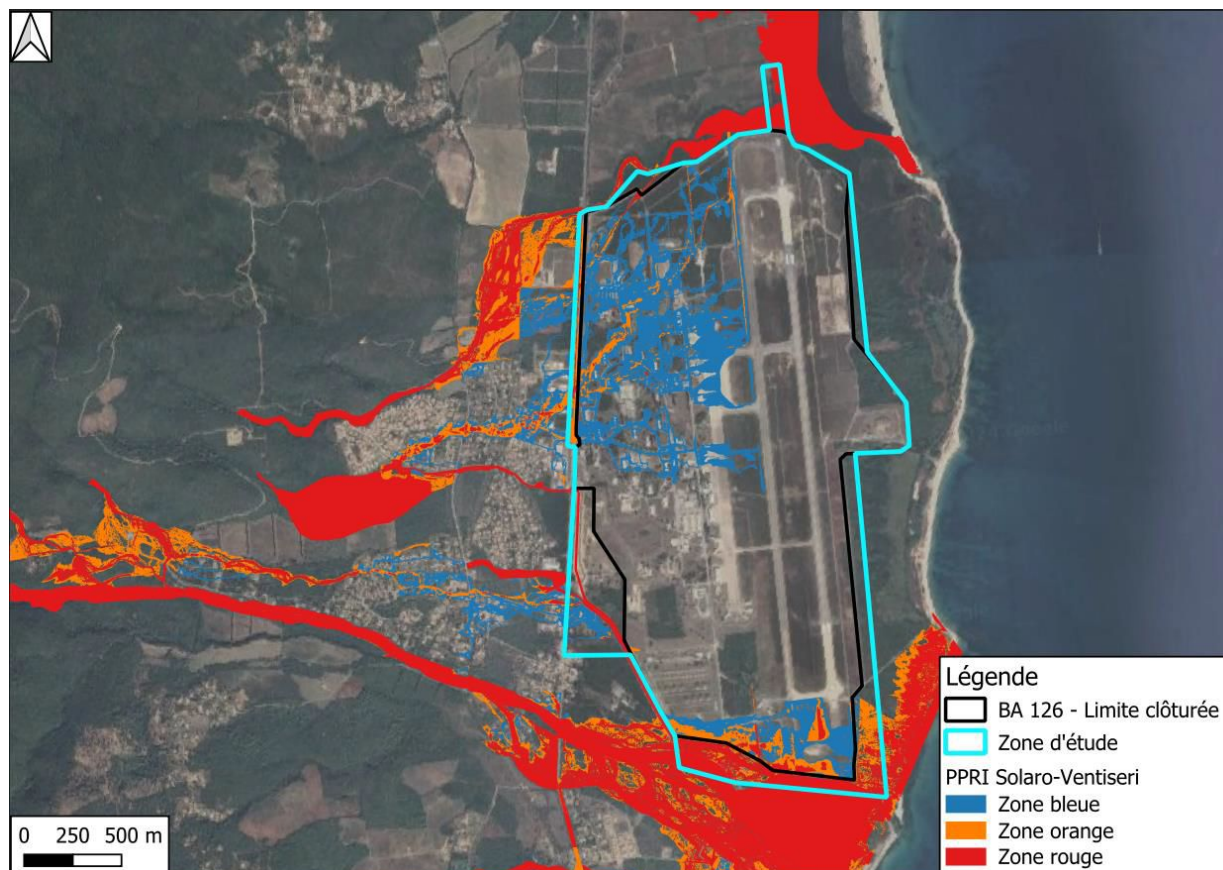


Illustration 4 : Plan de zonage du PPRI de Ventiseri au droit de la BA 126 (source : Figure 76, p.161 de la pièce 4b : Étude d'impact transversale aux 13 projets du DDAE, avril 2025).

La base est principalement en aléa faible (zone bleue) avec quelques secteurs en aléa modéré (zone orange). Ainsi, plusieurs secteurs de la base aérienne sont en zones inondables, ce qui peut contraindre l'exploitation : les pistes aéronautiques, l'escadron d'hélicoptère, le DPMu, dépôt K1 du ...

La route RT 10 est également impactée en cas d'inondation : l'eau s'y accumule et empêche la circulation des voitures.

Antea Group a réalisé une « Étude hydraulique » (rapport référencé n°128714-vB, de novembre 2024, disponible en annexe 15 du dossier) avec modélisation du risque inondation en situation actuelle qui a ensuite été comparé à la situation avec projets avec un scénario modélisé correspond à la crue historique de 1993 pour le Travo (période de retour de 190 ans) et à la crue centennale sur les autres cours d'eau.

Les aménagements modélisés devraient permettre :

- de mettre hors d'eau le nord de la base via la mise en place d'un fossé le long de la RT 1 (projet n°13), qui collecte les eaux surversant et les redirige vers le ruisseau de Calanala ;
- de compenser le volume soustrait à la crue par la création de l'îlot Sud du DPMu grâce à la mise en place d'un bassin de compensation et en reprofilant le fossé le reliant au Travo ;
- d'indiquer que la mise en place d'un muret de soubassement sous la clôture sud influence la dynamique de crue en retardant l'inondation sur la base.

L'étude ne précise pas les incidences potentielles des aménagements prévus sur le risque d'inondation notamment en amont pour les zones habitées situées en dehors du périmètre de la BA 126.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude par une évaluation du risque inondations lié aux aménagements envisagés dans le projet pour les habitations situées hors de l'enceinte de la BA 126, assortie le cas échéant de propositions de mesures correctives adaptées.

En outre, cette modélisation ne tient pas compte des effets du changement climatique, qui risquent d'aggraver significativement le risque d'inondation dans les années futures. Certains phénomènes pourraient accentuer les risques hydrologiques au niveau des bassins versants des cours d'eau, notamment à proximité du littoral.

Par exemple, la hausse du niveau de la mer risque de perturber l'évacuation des eaux pluviales par les cours d'eau côtiers, en ralentissant ou en bloquant leur rejet au niveau des embouchures. Cela pourrait favoriser des inondations, qu'elles soient temporaires ou permanentes. Par ailleurs, la réduction de la couverture végétale dans l'arrière-pays, causée par l'augmentation des incendies et la diminution des espaces boisés, aggrave le risque d'inondation, en particulier par ruissellement lors d'épisodes méditerranéens qui pourraient être plus intenses à l'avenir. En effet, la végétation joue un rôle essentiel dans la régulation des flux hydriques (infiltration, ralentissement de l'écoulement, stockage, etc.).

L'autorité environnementale recommande d'intégrer, dans la modélisation des risques d'inondation pour la situation incluant les projets, un scénario qui prenne en compte les effets du changement climatique sur la zone d'étude. Cette modélisation doit s'appuyer sur la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) à différents horizons temporels.

La plupart des aménagements du projet d'EHNG (projet n°6) sont en zone inondable, de même qu'en situation actuelle. La reconstruction du bâtiment de maintenance pourrait modifier légèrement les lignes de crue (PPRi). Situé en fin de parcours de crue, l'étude mentionne que son impact sera limité à une zone où la hauteur d'eau est déjà négligeable, sans conséquence en aval. Des inondations résiduelles pourraient subsister sur certaines voiries et terrains naturels autour de l'EHNG, mais leur impact reste mineur. Or, les installations de l'EHNG ainsi que les voies de circulation pour y accéder (RT10 et voies au sein de la BA), doivent être en dehors des zones à risque d'inondation afin que le personnel affecté à EHNG puisse assurer leur mission de secours à la population par l'emploi d'hélicoptères en toutes circonstances. Suite au projet n°13, la zone d'implantation sera hors zone inondable.

L'autorité environnementale recommande de préciser les conditions d'accès à la BA 126, notamment aux installations de l'EHNG par le personnel en période de crues tant que le projet n°13 ne sera pas réalisé afin de pouvoir notamment assurer leur mission de secours aux populations.

o Risques technologiques

Le projet N°2 « Dépôt de munitions (DPMu) » consiste en la rénovation du dépôt de munitions existant et à la création d'une extension à l'est. Ce site est ICPE, soumise au régime de l'autorisation et SEVESO SEUIL HAUT. Il est régi par un arrêté d'autorisation du 02/06/2013, autorisant un stockage de 61 tonnes de munitions, et dispose d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

En phase d'exploitation projetée, le fonctionnement du DPMu sera globalement le même qu'actuellement, avec des activités de stockage, de maintenance et de délivrance de munitions. Suite au projet, les activités seront réorganisées dans l'ensemble des installations (nouvelles et anciennes rénovées). La quantité de matières actives présente sur le dépôt sera similaire à la situation actuelle.

L'étude comporte une cartographie présentant les zonages des aléas du DPMu projeté, tous effets confondus (effets thermiques, effets toxiques, effets de surpression et de projections). Cette carte sera

utilisée par l'administration pour mettre à jour le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

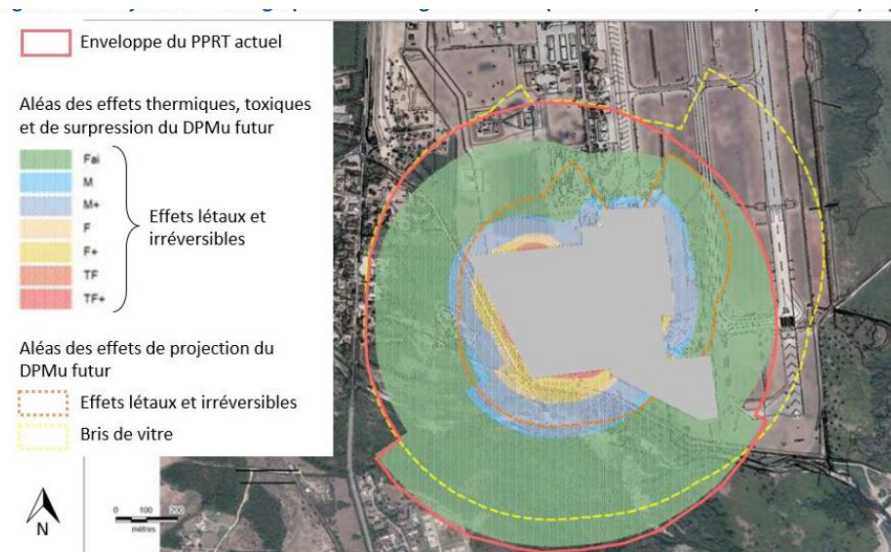


Illustration 5 : Cartographie des zonages des aléas (tous effets confondus) du DPMu projeté (source : Figure 15, p.52 de la pièce 4b : Étude d'impact transversale aux 13 projets du DDAE, avril 2025).

L'étude indique que les servitudes d'utilités publiques ne seront, en revanche, pas modifiées. En effet : Les aléas des effets létaux et irréversibles du dépôt futur sont inclus dans l'enveloppe du PPRT actuel. Les aléas des effets de bris de vitre sortent de l'enveloppe du PPRT actuel, mais impactent uniquement des terrains au sein de la base aérienne clôturée.

Toutefois, les zones d'habitations nombreuses à l'ouest, en proximité immédiate de la zone d'étude sont difficilement visibles sur l'illustration de la cartographie des zonages des aléas.

L'autorité environnementale recommande d'effectuer un agrandissement de la cartographie des zonages des aléas, notamment sur les secteurs résidentiels situés à l'ouest de la base, afin d'améliorer l'information du public.

4. Appréciation générale de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

La base aérienne 126 à Ventiseri (2B) va faire l'objet de plusieurs opérations d'aménagements et de construction dans les prochaines années. L'évaluation environnementale a été menée à l'échelle de la base ce qui permet d'avoir une vision globale du traitement des enjeux environnementaux.

L'étude d'impact traite de l'ensemble des thématiques environnementales indiquées à l'article R.122-5 du code de l'environnement et le résumé non technique, bien qu'un peu long, permet une bonne compréhension du projet. Elle nécessitera une actualisation afin de préciser certains impacts et mesures encore non définis pour des opérations qui vont s'échelonner jusque 2033.

L'autorité environnementale recommande, dès la réponse du maître d'ouvrage prévue à l'article L. 122-1 du code de l'environnement ou dans les futures actualisations, d'approfondir également les points ci-dessous :

- les modalités de suivi des rejets des eaux dans les milieux afin de garantir la préservation de leur qualité ;

- la démonstration de l'additionnalité écologique des mesures de compensation ainsi que leur qualification ;
- les impacts sur l'environnement lumineux des différents projets à travers des modélisation en situation actuelle et en phase d'exploitation ;
- la prise en compte des effets du changement climatique sur la zone d'étude pour la modélisation du risque inondation.

Le projet nécessite près de 40 ha de compensation. Des mesures sont proposées au sein de la base ou à proximité immédiate sur une surface pratiquement double.

Le Commissaire général
au développement durable

Brice HUET

Signature numérique 