



Base Aérienne 105 d'Evreux

Atelier de réparation et
d'entretien d'aéronefs

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE FASCICULE A – DEMANDE ADMINISTRATIVE



Rapport n°R-BAM-1809-1-Ac
Version de 26 novembre 2019
Version Enquête Publique



Fiche signalétique

Exploitant		
Raison sociale :	Base Aérienne 105 - Commandant Viot	
Adresse :	Route de Paris - 27037 Evreux	
Représentant :	Colonel DESJARDINS David	
Site		
Raison sociale :	Base Aérienne 105 d'Evreux	
Adresse du site :	Route de Paris - 27037 Evreux	
Téléphone :	02.32.62.11.00.	
Projet :	Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J	
Activité exercée :	Atelier de réparation et d'entretien d'aéronefs	
Interlocuteur en charge du suivi du dossier :	Mme KEOMANIVONG PAOLI Elisabeth Représentante de l’exploitant de la BA105 Chargée d’environnement 02.32.62.13.30 elisabeth.keomanivong-paoli@intradef.gouv.fr	
Document		
Référence :	R-BAM-1809-1-A	
Titre du rapport	Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale Fascicule A – Demande administrative	
Numéro de version	Date	Nature des modifications
c	26/11/2019	Version "Enquête Publique"
b	15/11/2019	Version modifiée
a	24/06/2019	Version initiale
Bureau d’Etudes Conseil		
Rédacteur	Baudouin MAERTENS	Chargé de projets NEODYME Breizh
Approbateur	Sylvain GRIAUD	Directeur adjoint NEODYME Breizh
Approbateur	Andréa PANETTI	Chargé de projets NEODYME

© NEODYME

Seules sont autorisées les copies intégrales du présent rapport pour des fins prévues à la commande de l'étude. Toute reproduction intégrale ou partielle faite sans autorisation est illicite et constitue une contrefaçon.



Sommaire général de la demande d'autorisation environnementale

L'Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 est le texte fondateur de la réforme de l'autorisation environnementale dite « unique » qui permet de réunir en un même dossier différentes demandes d'autorisations environnementales dans une démarche unique.

Pour son application, cette ordonnance est accompagnée de deux décrets tous deux « [relatifs à l'autorisation environnementale](#) » et qui sont venus préciser le contenu de la demande d'autorisation environnementale.

- le [décret n°2017-81 du 26 janvier 2017](#) est venu compléter le livre 1^{er} de la partie réglementaire du Code de l'Environnement en y créant un titre VIII « Procédures Administratives » créant ainsi les articles R. 181-1 à R. 181-56 du Code de l'Environnement, et précisant le contenu « commun » du dossier de demande d'autorisation environnementale quel que soit la nature du projet ;
- le [décret n°2017-82 du 26 janvier 2017](#) est venu compléter le contenu commun à tous les dossiers de demande d'autorisation environnementale pour prendre en compte les spécificités des projets visés par la réforme (ICPE et IOTA notamment).

Ce second décret a notamment créé les articles D. 181-15 qui fixent le contenu complémentaire des dossiers de demande d'autorisation environnementale pour les projets relevant des 1° et 2° de l'article L. 181-1 à savoir les [Installations / Ouvrages / Travaux / Activités](#) (IOTA) et les [Installations Classées pour la Protection de l'Environnement](#) (ICPE).

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sur le site de la Base Aérienne 105 d'Evreux relève de la législation sur les « ICPE » et les « IOTA ».

Ainsi le [Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale](#) (DDAE) contient les dispositions communes codifiées aux articles R. 181-1 à R. 181-56 du Code de l'Environnement complété par les dispositions spécifiques aux ICPE codifiées à l'article D. 181-15-2, et le cas échéant par les dispositions spécifiques aux IOTA codifiées à l'article D. 181-15-1 de ce même code.

Ce contenu se divise en 3 fascicules principaux, complétés par des annexes.

Tableau 1 : Contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale

Demande d'Autorisation Environnementale	Fascicule
Demande administrative	A
Etude d'Impact	B
Etude de Dangers	C
Note de Présentation Non Technique de la demande d'autorisation environnementale et Résumés Non Techniques de l'Etude d'Impact et de l'Etude de Dangers	D
Annexes	Dans un fascicule séparé

Conformément à l'article R. 181-13, le fascicule A sera résumé au sein d'une « note de présentation non technique » qui intégrera les résumés non techniques de l'étude d'impact et de dangers respectivement visés aux articles R. 122-5 et D. 181-15-2 du Code de l'Environnement, le tout étant destiné au public au cours de l'enquête publique constituant le fascicule D.

Ce premier fascicule du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DDAE) concerne la [présentation de l'exploitant](#) « la Base Aérienne 105 d'Evreux », la [description de son projet](#) visant à la construction d'un atelier de réparation / maintenance des aéronefs C-130J ainsi que les [différents éléments d'ordre administratif et réglementaire](#), notamment le classement de l'établissement en vertu de la nomenclature des ICPE et des IOTA.



Par ailleurs, l'article L.181-3 (créé par l'ordonnance sus-désignée) prévoit que l'Autorisation Environnementale ne peut être accordée que sous certaines conditions auxquelles se rattache des demandes complémentaires.

A cet égard, le tableau suivant synthétise les éventuelles demandes formulées conjointement à l'autorisation environnementale au terme de la procédure « unique » (en référence à l'article L. 181-2).

Tableau 2 : Synthèse des demandes formulées au terme de la procédure « unique »

Demandes formulées au titre de la procédure « unique »	Oui	Non
Installations / Ouvrages / Travaux / Activités dits « IOTA » issus de la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (projets visés au 1° de l'article L. 181-1 du code de l'environnement))	X	-
Quota Gaz à Effet de Serre (GES) (article L. 229-6 du code de l'environnement)	-	X
ICPE (projets mentionnés au 1er alinéa du 2° de l'article L. 181-1)	X	-
Réserve naturelle (articles L. 332-6 et L. 332-9 du code de l'environnement)	-	X
Site classé (article L.341-7 et L.341-10 du code de l'environnement)	-	X
« Espèces et habitats protégés » conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats (article L.411-2 du code de l'environnement)	-	X
NATURA 2000 (VI de l'article L. 414-4 du code de l'environnement)	-	X
Enregistrement / Déclaration au titre des ICPE (L. 512-7 ou L. 512-8 du code de l'environnement)	-	X
Agrément ou déclaration pour l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés « OGM » (article L.532-3 du code de l'environnement)	-	X
Agrément pour le traitement des déchets (article L.541-22 du code de l'environnement)	-	X
Installation de production d'électricité (article L. 311 1 du code de l'énergie)	-	X
Installation de production d'électricité par l'énergie du vent « éolienne » (lorsque celles-ci nécessitent des autorisations particulières au titre : articles L. 5111-6, L. 5112-2 et L. 5114-2 du code de la défense, article L. 5113-1 du code de l'environnement, article L. 54 du code des postes et des communications électroniques, articles L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine, article L. 6352-1 du code des transports)	-	X
Autorisation de défrichement (articles L. 214-13, L. 341-3, L. 372-4, L. 374-1 et L. 375-4 du code forestier)	-	X

La demande d'autorisation environnementale « unique » formulée par la Base Aérienne 105 d'Evreux relève d'une demande d'autorisation au titre des ICPE et au titre des IOTA .



Diverses informations relatives à la demande d'autorisation environnementale sont reportées dans une annexe, et notamment le détail de la procédure administrative commune aux ICPE et spécifique au secteur de la Défense Nationale.

Annexe 1 : Détail de la procédure administrative d'autorisation environnementale

Par ailleurs, pour faciliter la compréhension du dossier un glossaire général et des glossaires spécifiques relatifs aux différentes parties du dossier sont reportés en annexe.

Annexe 2 : Glossaire

Enfin, les personnes qui sont intervenues dans la réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale sont citées et qualifiées dans un tableau de synthèse reporté en annexe.

Annexe 3 : Listes des intervenants

Note sur la version « Enquête Publique » de la demande d'autorisation environnementale

La demande d'autorisation environnementale a été présentée au Contrôle Général des Armées pour son instruction le 5 juillet 2019 pour son instruction au terme de laquelle, après avis des différents services consultés, la demande d'autorisation environnementale est présentée dans le cadre de l'enquête publique.

Relevant de la Défense Nationale, le projet objet de la demande d'autorisation environnementale comporte des enjeux qu'il convient de protéger notamment vis-à-vis des actes de malveillance.

Dans ce cadre, certaines informations potentiellement sensibles contenues dans la demande, pouvant faciliter la commission d'actes de malveillance dans les installations classées et leurs conditions d'accès, doivent être limitées dans leur diffusion.

La présente version du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J soumise à l'Enquête Publique a en conséquence été retravaillée afin de ne pas mettre à disposition des informations pouvant mettre en péril les conditions d'exercice de la défense nationale.

Cette reprise du dossier a toutefois veillé à ne pas restreindre « inutilement » la diffusion et l'accès aux informations utiles pour l'information du public et ne présentant aucun caractère sensible vis-à-vis de la sûreté.

Pour cela, « l'Instruction du Gouvernement du 06 novembre 2017 relative à la mise à disposition et aux conditions d'accès des informations potentiellement sensibles pouvant faciliter la commission d'actes de malveillance dans les installations classées pour la protection de l'environnement » a servi de base de travail.

Les éléments « non retranscrits » dans la présente version « enquête publique » apparaissent de façon visible sous le vocable « **information non communicable** ».

Les services instructeurs, au premier rang duquel le Contrôle Général des Armées, ont eu accès à l'ensemble des informations permettant d'apprécier la complétude et la recevabilité de la demande formulée par la Base Aérienne 105 d'Evreux.



Sommaire du fascicule A - Demande administrative

1.	Contexte de la demande	15
1.1.	Identité du demandeur : la Base Aérienne 105 d'Evreux	15
1.2.	Présentation de la Base Aérienne 105 d'Evreux.....	16
1.2.1.	Historique de la Base Aérienne 105 d'Evreux.....	16
1.2.2.	Unités présentes au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux.....	16
1.2.3.	Organisation du commandement de la Base Aérienne 105 d'Evreux	16
1.2.4.	Organisation de la sécurité sur l'emprise d'Evreux	16
1.2.5.	Emprise de la BA 105 d'Evreux	17
1.2.6.	Installations existantes au sein de la BA 105 d'Evreux	18
1.3.	Capacités techniques et financières	19
1.3.1.	Investissements liés au projet	19
1.3.2.	Garanties financières.....	19
2.	Localisation du projet.....	21
2.1.	Situation géographique et occupations aux abords du projet	21
2.1.1.	Situation géographique du projet	21
2.1.2.	Principales occupations aux abords du projet.....	21
2.1.3.	Principaux accès au projet.....	23
2.2.	Situation cadastrale du projet	24
3.	Présentation des installations existantes en M2.....	27
3.1.	Avant-Propos	27
3.2.	Présentation des installations implantées en M2	27
3.3.	Présentation des activités mises en œuvre en M2	29
4.	Présentation détaillée du projet C-130J.....	31
4.1.	Contexte et motivation du projet.....	31
4.2.	Présentation générale du projet des C-130J	31
4.3.	Descriptions des installations associées au projet C-130J	34
4.3.1.	Bâtiment de l'unité de transport aérien franco-allemande C-130J	34
4.3.2.	Bâtiment de stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit	37
4.3.3.	Bâtiment de stockage d'oxygène	38
4.3.4.	Autres aménagements et occupations.....	39
4.3.5.	Autres aménagements extérieurs	41
4.3.6.	Aires extérieures de stationnement et de circulation des véhicules.....	44
4.3.7.	Aires extérieures de stationnement et de circulation des aéronefs	45
4.3.8.	Schéma fonctionnel du projet	46
4.3.9.	Centre de Formation	46
4.4.	Description des activités associées au projet C-130J.....	48
4.4.1.	Activités au sein du bâtiment de maintenance / entretien des aéronefs	48
4.4.2.	Activités au sein du bâtiment gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit.....	48
4.4.3.	Activités au sein du bâtiment « Oxygène »	48
4.4.4.	Autres activités associées au projet C-130J.....	49
4.4.5.	Volumes des activités liés à l'exploitation du projet C-130J.....	49
4.5.	Présentation de la phase préalable d'avant-projet.....	50



4.5.1.	Phase chantier préalable de déconstruction des installations existantes.....	50
4.5.2.	Mise en place de la zone chantier	51
4.5.3.	Phase chantier de construction des futures installations.....	51
4.6.	Description des « autres » projets sur la BA105.....	52
4.6.1.	Présentation générale des « autres projets »	52
4.6.2.	Présentation du projet « information non communicable ».....	53
4.6.3.	Présentation du projet de « information non communicable ».....	53
5.	Régime de Classement des Installations	55
5.1.	Généralités sur le classement des ICPE	55
5.2.	Classement ICPE de la Base Aérienne 105 d'Evreux	55
5.2.1.	Classement actuel des ICPE au sein de la BA105.....	55
5.2.2.	Classement ICPE actuel au sein de la Marguerite n°2	56
5.2.3.	Classement ICPE de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.....	56
5.2.4.	Classement du projet par rapport à la Directive IED	59
5.2.5.	Classement du projet par rapport à la Directive SEVESO 3	59
5.3.	Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements dits « IOTA » réalisés en vertu de la Loi sur l'Eau	64
5.4.	Réglementation applicable	66
5.4.1.	Procédure de demande d'autorisation environnementale unique.....	66
5.4.2.	Autres textes règlementaires applicables	67
5.5.	Rayon d'affichage et communes de l'enquête publique	68
5.6.	Présentation des documents d'urbanisme	69
5.6.1.	Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Huest	69
5.6.2.	Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Fauville	69
5.6.3.	Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Vieil-Evreux.....	69
5.6.4.	Demande d'urbanisme associé au projet.....	70
5.6.5.	Servitudes applicables au projet	70
6.	Conditions de remise en état du site après exploitation	73
6.1.	Cadre législatif et réglementaire de la remise en état des ICPE.....	73
6.1.1.	La remise en état dans le cadre de la réforme de l'Autorisation Environnementale.....	76
6.2.	Propositions de remise en état par le demandeur.....	76



Liste des annexes

Annexe 1 : Détail de la procédure administrative d'autorisation environnementale	7
Annexe 2 : Glossaire	7
Annexe 3 : Listes des intervenants	7
Annexe 4 : Décision n°276/ARM/CICoS/BdDEVX/COMBdD _ n°14/RPAA2018/BdDEVX du 30 août 2018 (désignation chef d'emprise / responsable de site)	17
Annexe 5 : Plan de situation du projet UTAF au sein de la BA 105 (échelle 1/25 000 ^{ème}).....	21
Annexe 6 : Convention n°027-2013-0066 du 28 février 2014 d'utilisation de la BA105	24
Annexe 7 : Récépissé de déclaration de mise à l'arrêt définitif du hangar 265 en Marguerite 2 en date du 23/07/2012	27
Annexe 8 : Plan d'ensemble du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J (échelle à préciser)	33



Liste des tableaux

Tableau 1 : Contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale	5
Tableau 2 : Synthèse des demandes formulées au terme de la procédure « unique »	6
Tableau 3 : Identification du demandeur, du site du projet et du représentant.....	15
Tableau 4 : Coordonnées du point d'accès (PAF) à la BA 105 (Géoportail en Lambert II étendu)	17
Tableau 5 : Coordonnées du bâtiment principal de l'UTAFA en M2 de la BA 105 (Géoportail en Lambert II étendu)	21
Tableau 6 : Coordonnées de l'occupation (hors BA105) la plus proche du projet (Géoportail en Lambert II étendu)	22
Tableau 7 : Coordonnées de l'habitation la plus proche (Géoportail en Lambert II étendu)	22
Tableau 8 : Détail des parcelles cadastrales concernées par le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.....	25
Tableau 9 : Caractéristiques des versions du C-130J et illustration.....	32
Tableau 10 : Acquisition « cible » en C-130J par la France et l'Allemagne	32
Tableau 11 : Synthèse des locaux du bâtiment COMOPS.....	35
Tableau 12 : Synthèse des locaux du bâtiment de maintenance aéronautique.....	35
Tableau 13 : Synthèse du poste d'accueil et de filtrage	39
Tableau 14 : Détail des produits susceptibles d'être contenus dans les soutes à ingrédients	39
Tableau 15 : Synthèse des ICPE actuelles au sein de la BA 105 (régime de l'Autorisation).....	55
Tableau 16 : Synthèse des ICPE actuelles au sein de la BA 105 (régime de la Déclaration)	56
Tableau 17 : Classement du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J proposé en référence à la nomenclature des ICPE	57
Tableau 18 : Caractéristiques des substances/mélanges utilisés/stockés au sein de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J	61
Tableau 19 : Rappel des produits relevant d'un classement 4000 stockés au sein de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J	62
Tableau 20 : Synthèse de la détermination du statut SEVESO du site : produits entretien / maintenance des aéronefs.....	63
Tableau 21 : Synthèse des IOTA existantes au sein de la BA 105 (régime de l'Autorisation)	64
Tableau 22 : Classement du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J au titre des IOTA	65
Tableau 23 : Cadre législatif de la cessation d'activité et de la remise en état des ICPE relevant du régime de l'Autorisation	73
Tableau 24 : Cadre réglementaire de la cessation d'activité et de la remise en état des ICPE relevant du régime de l'Autorisation	74



Liste des illustrations

Figure 1 : Implantation de la BA105 et du projet d'étude sur un fond de carte IGN.....	17
Figure 2 : Emprise globale de la Base Aérienne 105 d'Evreux	18
Figure 3 : Illustration des principales occupations économiques et d'habitats sur le secteur d'étude.....	22
Figure 4 : Axes de desserte routière	23
Figure 5 : Conditions d'accès à l'UTAFA en situation future.....	24
Figure 6 : Détail de l'emprise cadastrale du projet.....	25
Figure 7 : Photographie du transformateur électrique implanté au centre de M2.....	27
Figure 8 : « information non communicable »	27
Figure 9 : Illustrations de la dalle centrale en béton en M2 et des aires aéronautiques	28
Figure 10 : « information non communicable »	28
Figure 11 : Merlon situé en périphérie Sud de M2	28
Figure 12 : Extrait du plan de masse annoté du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J	34
Figure 13 : Simulations visuelles du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J (depuis le ciel et depuis l'aire de stationnement)	34
Figure 14 : Répartition des locaux au sein du bâtiment COMOPS.....	35
Figure 15 : Illustration du bâtiment COMOPS depuis le PAF	35
Figure 16 : Répartition des locaux au sein du bâtiment de maintenance aéronautique.....	36
Figure 17 : Plan de détail de l'un des halls de maintenance aéronautique (exemple du hall Ouest).....	36
Figure 18 : Illustration du bâtiment de stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit	37
Figure 19 : Illustration du bâtiment Oxygène	38
Figure 20 : Illustration du Poste d'Accueil et de Filtrage (PAF).....	39
Figure 21 : Illustration du merlon Sud (26.04.2018)	41
Figure 22 : Illustration de l'aire de « information non communicable »	46
Figure 23 : Schéma fonctionnel du projet UTAFA (I Comme. et ESID).....	46
Figure 24 : Extrait du plan de masse du Centre de Formation (« information non communicable »)	47
Figure 25 : Extrait du plan du rez-de-chaussée du Centre de Formation (« information non communicable »)	47
Figure 26 : Extrait des plans de coupe du Centre de Formation (« information non communicable »)	47
Figure 27 : Perspective 3D du Centre de Formation en insertion au sein de la BA105 (« information non communicable »).....	47
Figure 28 : Illustrations des « information non communicable »	47
Figure 29 : Synoptique simplifié des activités de maintenance / entretien des aéronefs.....	48
Figure 30 : Synoptique simplifié des activités dans le bâtiment gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit	48
Figure 31 : Synoptique simplifié des activités dans le bâtiment Oxygène.....	48
Figure 32 : Plan d'installation de chantier de l'UTAFA)	51
Figure 33 : Localisation des emprises des « autres projets » par rapport au périmètre de l'UTAFA	52
Figure 34 : Schéma de principe d'aménagement de « information non communicable ».....	53
Figure 35 : Extrait du plan de masse du « information non communicable »	53
Figure 36 : Communes intégrées dans le rayon d'affichage de l'enquête publique.....	68
Figure 37 : Illustration de la servitude « information non communicable »	70
Figure 38 : Représentation de la servitude « information non communicable »	70
Figure 39 : Représentation de la servitude « information non communicable »	71
Figure 40 : Localisation des « information non communicable »	71
Figure 41 : Prescriptions applicables « information non communicable ».....	71
Figure 42 : Schéma de principe « information non communicable »	71



1. CONTEXTE DE LA DEMANDE

1.1. Identité du demandeur : la Base Aérienne 105 d'Evreux

Le demandeur de l'autorisation environnementale est la Base Aérienne 105 d'Evreux représentée par le Colonel DESJARDINS David qui en assure le Commandement.

Tableau 3 : Identification du demandeur, du site du projet et du représentant

Demandeur	
Identité	Colonel DESJARDINS David
Qualité	Commandant Base Aérienne 105
Exploitant	Base Aérienne 105 d'Evreux : Armée de l'air
Forme Juridique	7150 Ministère de la Défense
N°SIRET	11000201100044
Code NAF	84.22Z : Défense
Adresse	Route de Paris – 27037 Evreux
Téléphone siège	02.32.62.11.00
Site faisant l'objet de la demande d'autorisation environnementale	
Adresse site	Base Aérienne 105 d'Evreux - Route de Paris- 27037 Evreux
Téléphone site	02.32.62.11.00
Régime actuel	Néant (pas d'ICPE sur le secteur du projet en état actuel)
Nature de la demande	Demande d'Autorisation Environnementale Article L. 181-1 1. Installations, ouvrages, travaux et activités « IOTA » 2. Installation Classée pour la Protection de l'Environnement « ICPE »
Projet	Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J
Nature des activités	Atelier de réparation et d'entretien d'aéronefs
Personne en charge du suivi du dossier	
Représentante pour la BA 105 (personne habilitée à fournir des renseignements sur la demande)	Mme KEOMANIVONG PAOLI Elisabeth Représentante de l'exploitant de la BA105 Chargée d'environnement Tel. : 02.32.62.13.30 elisabeth.keomanivong-paoli@intradef.gouv.fr



1.2. Présentation de la Base Aérienne 105 d'Evreux

1.2.1. *Historique de la Base Aérienne 105 d'Evreux*

La Base Aérienne 105 d'Evreux débute ses activités d'aviation civile dans les années 1910.

A partir de 1937, le ministère des armées ouvre une école de pilotage militaire dite « Morane » et en 1939, l'aéroclub de l'Eure débute ses activités.

A partir de 1940, l'armée d'occupation allemande prend position sur le site et y construit des pistes bétonnées pour y stationner des unités de bombardement, et notamment l'escadrille de chasse Richthofen qui mène des attaques sur Londres depuis Evreux.

Les années 1942, 1943 et 1944 marquent un tournant dans le conflit au niveau de cette position avec des bombardements américains sur la base, jusqu'au 18 août 1944 date à laquelle les Allemands quittent le site.

1.2.2. *Unités présentes au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux*

La Base Aérienne 105 d'Evreux est une plateforme majeure de l'armée de l'air.

Sa mission principale est d'assurer le support et le soutien spécifique des unités opérationnelles. Elle participe aux missions d'intervention en projetant personnel et matériels sur les divers théâtres d'opérations et en recueillant des renseignements.

Elle participe :

« [information non communicable](#) »

Les unités présentes au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux sont les suivantes :

« [information non communicable](#) ».

1.2.3. *Organisation du commandement de la Base Aérienne 105 d'Evreux*

Dans cette emprise, les installations et activités sont organisées autour de neuf employeurs, le principal étant la Base Aérienne 105.

Une convention d'emprise définit au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux les responsabilités de chacun ainsi que les zones privatives et communes aux différents exploitants.

Le chef d'emprise est également le commandant de la base. Les exploitants des ICPE réunis au sein de cette emprise sont encadrés par un responsable de site, fonction également assurée par le Commandant de la Base.

Le Colonel de la BA105 est le Colonel David DESJARDINS.

1.2.4. *Organisation de la sécurité sur l'emprise d'Evreux*

Une convention réalisée le 15 mars 2012 relative à l'organisation de la maîtrise des risques (Santé et sécurité au travail – Protection contre l'incendie – Protection de l'environnement) dans l'emprise de la Base Aérienne 105 d'Evreux a été émise par tous les organismes et antennes.

Le colonel de la Base Aérienne 105 d'Evreux est désigné chef d'emprise et responsable de site en vertu de la décision n°276/ARM/CICoS/BdDEVX/COMBdD _ n°14/RPAA2018/BdDEVX du 30 août 2018, reportée en annexe.



Au sein de la BA105, quatre exploitants sont responsables d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dont la Base Aérienne 105 d'Evreux futur exploitant de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.

1.2.5. Emprise de la BA 105 d'Evreux

La Base Aérienne 105 d'Evreux s'étend sur 723 ha sur les communes de Fauville, de Gauciel, de Huest, de Miserey, de Sassey et du Vieil-Evreux, dans le département de l'Eure (27), à environ 6 km à l'Est d'Evreux.

L'entrée principale à la BA 105 est située sur la commune de Fauville au Sud-Ouest au point de coordonnées suivantes (Lambert II étendu). Trois autres accès secondaires existent.

Tableau 4 : Coordonnées du point d'accès (PAF) à la BA 105 (Géoportail en Lambert II étendu)

X en m	Y en m	Z en mNGF
516 532	2 447 261	138

La localisation de la Base Aérienne 105 d'Evreux est proposée sur la figure suivante (le point rouge localise le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J).

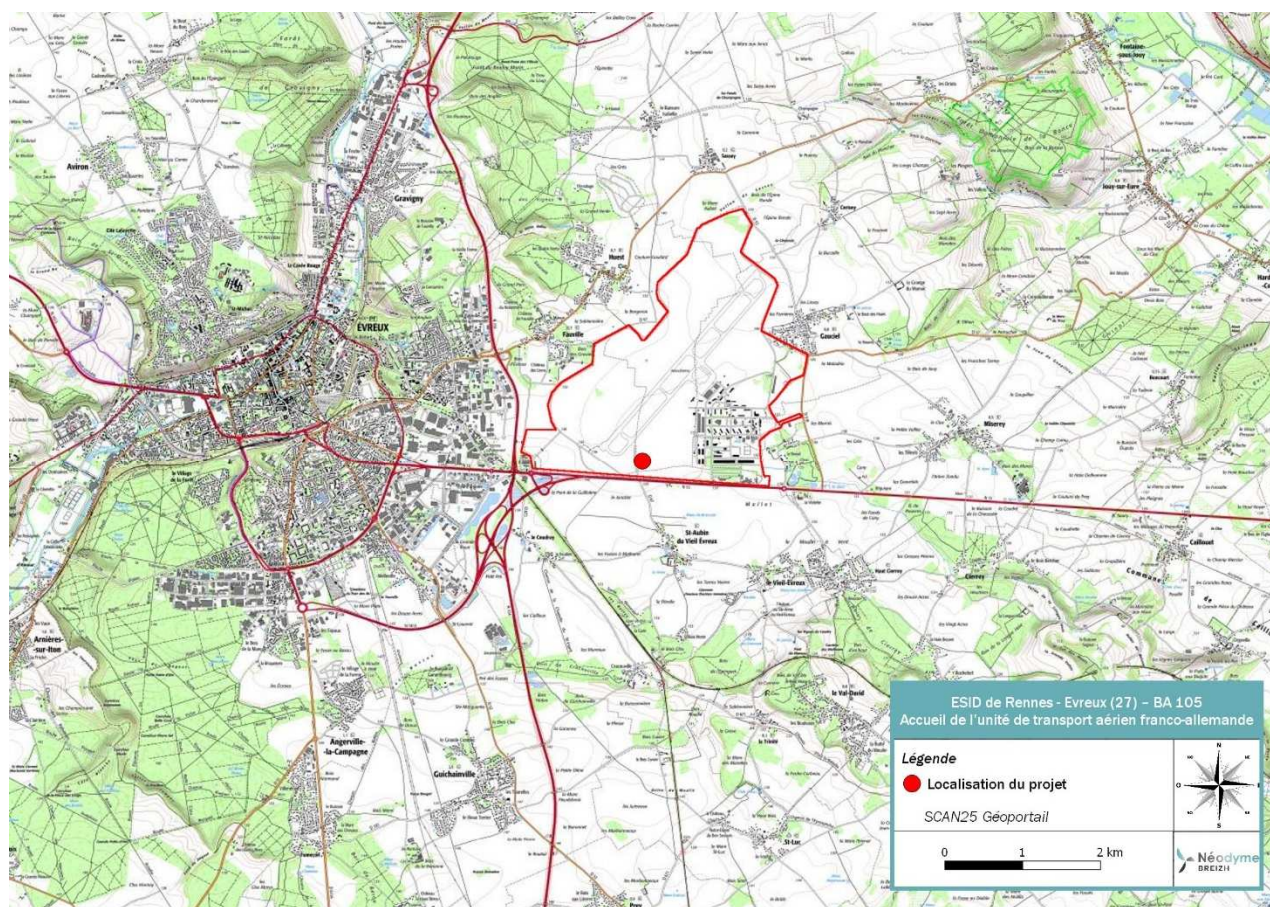


Figure 1 : Implantation de la BA105 et du projet d'étude sur un fond de carte IGN



Les limites territoriales de la Base Aérienne 105 d'Evreux sont délimitées et matérialisées par des séparations physiques en l'occurrence des grillages et des portails.

L'emprise de la Base Aérienne 105 d'Evreux « Commandant Viot » est proposée sur la figure suivante.

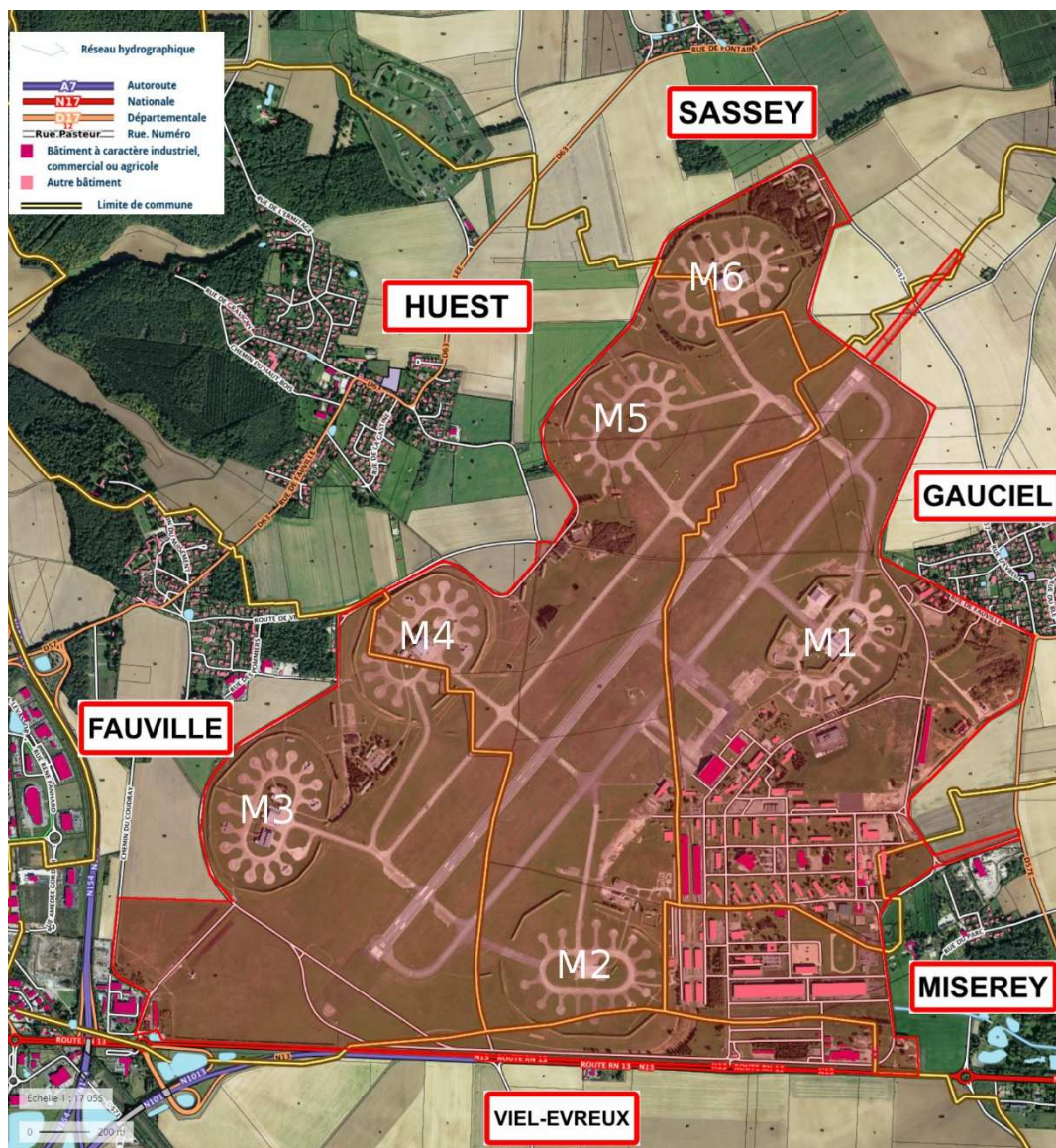


Figure 2 : Emprise globale de la Base Aérienne 105 d'Evreux

1.2.6. Installations existantes au sein de la BA 105 d'Evreux

La Base Aérienne 105 d'Evreux se compose des principales infrastructures et zones suivantes :

- une piste de 3 000 m de longueur et de 45 m de largeur associée à deux voies de circulation parallèles, dont une située au Sud de la piste de 3 200 m de long et de 23 m de largeur utilisée comme para-piste pour les avions embasés et des bretelles de liaison à la piste ;
- six zones de dispersion pour les aéronefs, dénommées marguerites (M1 à M6) dont M2 située au Sud en bordure de la N13, zone concernée par le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J objet de la présente demande ;
- une base de vie qui regroupe les différents bâtiments et infrastructures d'accueil des personnels.



1.3. Capacités techniques et financières

La Base Aérienne 105 d'Evreux bénéficie des capacités techniques et financières de l'armée de l'air et du ministère des armées. Le budget attribué à l'établissement est directement en rapport avec ses missions confiées, le personnel attribué, son fonctionnement et les équipements dont il est doté.

1.3.1. *Investissements liés au projet*

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J est doté d'un budget prévisionnel adapté pour la construction des infrastructures horizontales et verticales.

Sur ce budget, une part importante est dédiée aux équipements et installations relatives à la prise en compte des dangers et inconvénients pour les intérêts visés à l'article L. 511-1 du Code de l'Environnement et notamment en ce qui concerne les dispositions constructives pour réduire les effets des accidents et par la mise en place de réseaux et dispositifs adaptés pour la gestion des effluents produits.

1.3.2. *Garanties financières*

Conformément à l'article 1 du décret n°2012-633 du 3 mai 2012 relatif à l'obligation de constituer des garanties financières en vue de la mise en sécurité de certaines installations classées pour la protection de l'environnement, codifié à l'article R. 516-1 du Code de l'environnement, sont exemptées des obligations de constitution de garanties financières les installations classées exploitées directement par l'Etat.

La Base Aérienne 105 d'Evreux n'est pas soumise à l'obligation de constituer des garanties financières dans le cadre du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.



2. LOCALISATION DU PROJET

2.1. Situation géographique et occupations aux abords du projet

2.1.1. Situation géographique du projet

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J est implanté de part et d'autre des communes de Fauville, Huest, et du Vieil-Evreux dans le département de l'Eure (27).

L'emprise de ce projet occupera une partie de la Marguerite M2 de la Base Aérienne 105 d'Evreux dans sa configuration actuelle au point de coordonnées suivantes (centre du bâtiment principal, en Lambert II étendu).

Tableau 5 : Coordonnées du bâtiment principal de l'UTFA en M2 de la BA 105 (Géoportail en Lambert II étendu)

X en m	Y en m	Z en mNGF
517 924	2 447 225	134

Conformément à l'article R. 181-13 (alinéa 2°) du Code de l'Environnement (créé par le décret n°2017-81 du 26 janvier 2017), l'emplacement du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J apparaît sur le plan de situation à l'échelle 1/25 000^{ème} reporté en annexe.

Annexe 5 : Plan de situation du projet UTFA au sein de la BA 105 (échelle 1/25 000^{ème})

2.1.2. Principales occupations aux abords du projet

La Base Aérienne 105 d'Evreux n'accueille aucune activité qui ne soit pas liée à la Défense Nationale.

Les occupations aux abords de la BA105 vers le Sud (au plus près du projet), mais aussi vers l'Est et le Nord sont majoritairement de type agricole. Les occupations à caractère économique et les zones d'habitats sont illustrées sur la figure suivante.

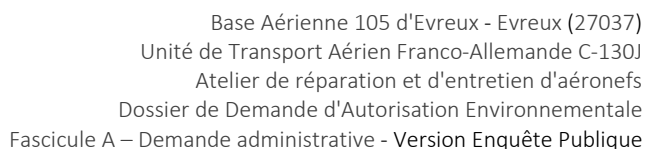


Tableau 6 : Coordonnées de l'occupation (hors BA105) la plus proche du projet (Géoportail en Lambert II étendu)

Hormis cette occupation, l'habitation la plus proche du projet d'UTAFa (hors base) est éloignée de 600 m vers le Sud au niveau du hameau de Saint-Aubin rattaché à la commune du Vieil-Evreux au point de coordonnées suivantes (Lambert II étendu).

Tableau 7 : Coordonnées de l'habitation la plus proche (Géoportail en Lambert II étendu)

En interne à la Base Aérienne 105 d'Evreux le bâtiment « d'habitation » le plus proche est : « **information non communicable** ».



2.1.3. Principaux accès au projet

La Base Aérienne 105 d'Evreux est accessible au niveau d'un point pour les entrées / sorties implanté à son extrémité Sud-Est au niveau duquel est aménagé le Poste d'Accueil et de filtrage (PAF) général de la base.

Cette entrée / sortie principale est accessible depuis un giratoire aménagé sur la route nationale n°13 qui relie Evreux à Paris et qui « débute » dans sa partie périurbaine à partir de ce giratoire. Depuis ce giratoire, l'entrée de la base se fait en empruntant une route communale (dit chemin du Coudray) à double sens sur environ 150 m.

La RN 13 est directement connectée sur le secteur (à 150 m dudit giratoire) à la RN 154 qui permet de rejoindre l'A13 vers le Nord au niveau de Louviers et la RN 12 à Nonancourt / Dreux vers le Sud.

Ainsi, la desserte de la Base Aérienne est parfaitement assurée par les axes routiers à partir de ce giratoire aménagé sur l'un des axes structurants majeur du département.

Ces voies de circulation sont illustrées localement sur la figure suivante.



Figure 4 : Axes de desserte routière

D'autres accès « de service » sont aménagés : « **information non communicable** »

En interne, les différents secteurs de la Base Aérienne 105 d'Evreux sont desservis par une route circulaire qui, comme son nom l'indique, fait le tour de la base. Au niveau de la zone de vie les voies de circulation sont plus denses pour permettre la desserte des différents bâtiments.



Concernant plus spécifiquement le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J, celui-ci sera implanté au niveau de la Marguerite n°2 dite « M2 » qui est la plus au Sud de la BA105.

La marguerite M2 est accessible à partir de deux voies routières : « **information non communicable** ».

Dans le cadre du projet d'UTAF, un giratoire sera aménagé au niveau de la route circulaire de la BA105 pour permettre de desservir directement la nouvelle unité. Ce giratoire permettra d'accéder au parking principal puis à un poste d'accueil et de filtrage (PAF).

Cet accès sera également emprunté, tout comme le parking et le PAF, pour les usagers du centre de formation projeté dans la continuité Est de l'UTAF sur le secteur de la M2.

Un accès pour les piétons et les vélos depuis la piste existante parallèle à la circulaire base sera également créé depuis la zone de vie de la BA105.

Les conditions d'accès au projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sont présentées sur la figure suivante.

« **information non communicable** »

Figure 5 : Conditions d'accès à l'UTAF en situation future

Au préalable, un ouvrage d'art permettra de passer au-dessus de la route circulaire de la base construit dans le cadre du programme de travaux de l'UTAF au niveau de la partie Sud de la zone de vie. Ce pont sera utilisé durant la phase de travaux de l'UTAF et du Centre de Formation servant d'accès unique au chantier depuis la RN13 (comme cela sera détaillé par la suite). Il sera ensuite déconstruit puis remplacé par un giratoire dans le cadre de la desserte des autres projets prévus sur le secteur.

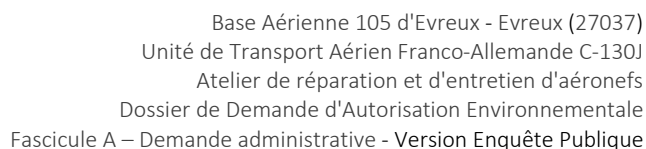
2.2. Situation cadastrale du projet

Les terrains de la Base Aérienne 105 d'Evreux sont la propriété de l'État et le Ministère de la Défense représenté par le commandant de la BA105 dispose d'une convention pour leur utilisation, actuellement formalisée par la convention n°027-2013-0066 du 28 février 2014 reportée en annexe.

« **information non communicable** »

Annexe 6 : Convention n°027-2013-0066 du 28 février 2014 d'utilisation de la BA105

Cette convention couvre les installations existantes à date de sa signature mais s'applique aussi « automatiquement aux constructions nouvelles » et intègre donc *de facto* le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.



L'emprise du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J concerne trois communes et quatre parcelles cadastrales (en partie) plus une zone non cadastrée comme détaillé dans le tableau et la figure suivantes.

Tableau 8 : Détail des parcelles cadastrales concernées par le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J

Commune	Section cadastrale	N° parcelle	Surface totale de la parcelle	Superficie occupée
Huest	OB	41	396 960 m²	132 100 m²
Fauville	AE	1	1 318 000 m²	60 900 m²
Le Vieil-Evreux	ZE	38	27 410 m²	17 200 m²
	E	1	247 030 m²	50 600 m²
Zone non cadastrée				3 200 m²
Total				264 000 m²

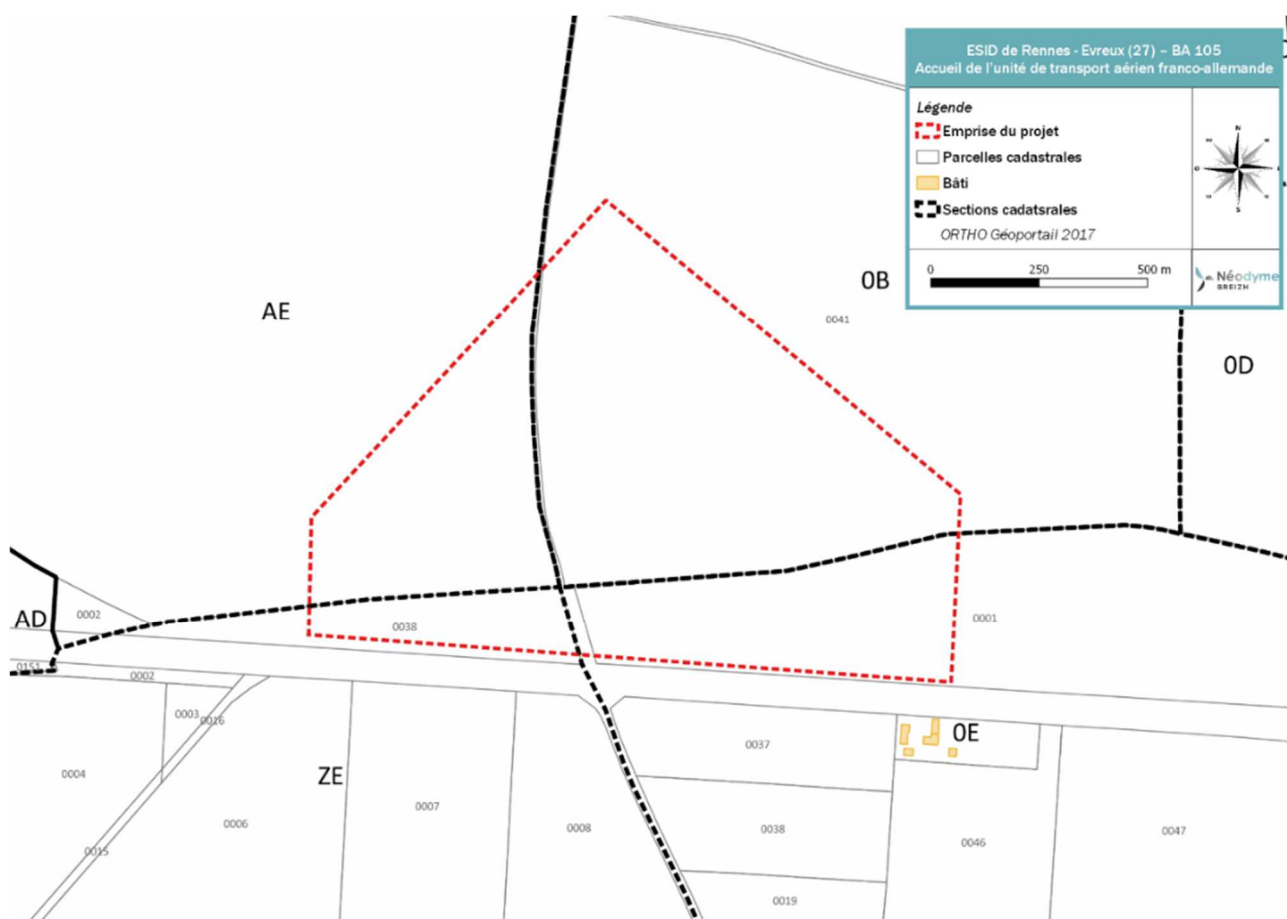


Figure 6 : Détail de l'emprise cadastrale du projet



3. PRESENTATION DES INSTALLATIONS EXISTANTES EN M2

3.1. Avant-Propos

Le secteur de la Marguerite M2 sollicité pour accueillir le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J a déjà été précédemment exploité pour la maintenance des aéronefs au sein d'un bâtiment numéroté 0323/265 (jusqu'à son démantèlement).

Cette installation a été exploitée de 1953 à 1999 pour la maintenance et l'entretien des avions. Ce bâtiment a été entièrement démantelé en 2011, et sa déclaration de mise à l'arrêt définitif au titre des ICPE a été réalisée en 2012 (récépissé de déclaration en date du 23 juillet 2012 reporté en annexe).

Annexe 7 : Récépissé de déclaration de mise à l'arrêt définitif du hangar 265 en Marguerite 2 en date du 23/07/2012

Cet atelier relevait du régime de l'Autorisation pour la rubrique n°2930 de la nomenclature des ICPE (entre 1986 à 2012) et intégrait une chaudière fonctionnant au fuel (ex-bâtiment numéroté 280) associée à 2 cuves de 30 000 litres (cette chaudière a été démantelée en même temps que l'atelier de réparation / maintenance des aéronefs).

Ainsi le secteur de la Marguerite M2 a déjà été exploité pour les activités projetées dans le cadre de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J, dans des proportions moindres cependant.

Actuellement ne subsistent en M2 que quelques installations présentées dans le titre suivant.

3.2. Présentation des installations implantées en M2

Le secteur de la Marguerite 2 ne fait l'objet d'aucune activité en état actuel. « Vestige » de son passé, un transformateur électrique (« **information non communicable** ») est implanté au niveau de l'aire bétonnée centrale illustré sur la figure suivante.

« **information non communicable** »

Figure 7 : Photographie du transformateur électrique implanté au centre de M2

Ce transformateur sera démantelé dans le cadre du projet de l'UTAF.

En plus de ce transformateur, un : « **information non communicable** »

*Figure 8 : « **information non communicable** »*

Cet « **information non communicable** » sera conservé dans le cadre du projet de l'UTAF.

Ces deux installations sont complétées par une dalle en béton au centre de M2 qui accueillait l'ancien hangar de réparation et d'entretien, et par des aires aéronautiques en enrobé et/ou bétonnées qui « font le tour » de cette aire centrale.

Ces aires aéronautiques se prolongent par 15 « pétales de la marguerite » pour le stationnement et le retournement des aéronefs. Ces aires sont illustrées sur la double figure suivante.



« information non communicable »

Figure 9 : Illustrations de la dalle centrale en béton en M2 et des aires aéronautiques

Ces aires aéronautiques sont reliées « information non communicable »

L'ensemble des aires bétonnées et enrobées sera démantelé dans le cadre du programme de travaux de l'UTAFA. Ce démantèlement a été précédé et sera précédé par des campagnes de dépollution pyrotechnique au cours des années 2019 / 2020.

Les matériaux « béton » ainsi récupérés seront dans la mesure du possible réutilisés en second emploi dans le cadre du projet notamment pour servir de couche de forme sous les futurs bâtiments et autres aires imperméabilisées. Les enrobés déconstruits (représentant une faible part de l'ensemble) seront pour leur part évacués sous le statut de déchets (notons à ce titre que les tests préliminaires réalisés sur ces enrobés révèlent l'absence d'amiante toutefois certains joints bitumeux en contiennent).

En lisière de la Marguerite M2, sont implantés : « information non communicable »

Figure 10 : « information non communicable »

« information non communicable »

Les « information non communicable » seront conservés sans modification dans le cadre du projet de l'UTAFA et par ailleurs toutes dispositions seront prises pour sécuriser la ressource notamment durant la phase travaux.

L'ensemble du périmètre de la marguerite M2 est ceinturé par des merlons périphériques de grande hauteur qui l'isole (notamment visuellement) du reste de la BA105 mais surtout depuis les occupations extérieures puisqu'elle est située la plus proche de la RN13.

Le merlon Sud est illustré sur la figure suivante (photographie prise depuis la route circulaire au Sud de M2).



Figure 11 : Merlon situé en périphérie Sud de M2

Les merlons périphériques seront démantelés dans le cadre du projet de l'UTAFA.



Les matériaux ainsi récupérés seront réutilisés autant que possible dans le cadre du programme de travaux pour recréer des merlons en périphérie de l'UTAFA dans leur configuration future, avec le même objectif d'isoler visuellement les activités en M2 mais aussi plus globalement les activités internes de la BA105 depuis le champ de visibilité de la RN13.

Enfin, parmi les rares installations existantes en l'état actuel en M2, notons la présence de réseaux secs (électricité courant fort / courant faible) et humides (eau potable, eaux usées, eaux pluviales) enterrés qui ne sont, pour une partie d'entre eux, actuellement plus exploités au regard de l'absence d'activité sur ce secteur.

Les réseaux enterrés seront démantelés dans le cadre du projet de l'UTAFA (à l'exception du « information non communicable »).

Ces réseaux laisseront place à de nouveaux réseaux adaptés aux besoins et aux usages futurs.

Les installations existantes en Marguerite M2 seront démantelées au cours d'une phase « chantier » préalable aux aménagements du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J, à l'exception de « information non communicable » et de « information non communicable ».

Cette phase concernera notamment la déconstruction des dalles en béton (surface d'environ 71 500 m²) et des voies aéronautiques (environ 8 000 m²), ainsi que la déconstruction des merlons (volume d'environ 97 000 m³). La majorité des matériaux ainsi déconstruits sera réutilisée dans le cadre du projet.

3.3. Présentation des activités mises en œuvre en M2

Aucune activité n'est actuellement mise en œuvre au niveau de la Marguerite M2.



4. PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET C-130J

4.1. Contexte et motivation du projet

Les gouvernements français et allemand ont pour objectif de mutualiser une partie de leur flotte des Super Hercules et des équipements associés.

A la suite d'un accord inter-gouvernemental, un escadron franco-allemand composé de six appareils français et autant d'allemands, soit douze au total, sera positionné sur la Base Aérienne 105 d'Evreux. Dix de ces appareils (capacité maximale) pourront être stationnés en simultanément au niveau du projet d'étude.

Ainsi à partir de 2021, des avions de transport C-130J (type C-130J-30) de l'Armée de l'air française et de la Luftwaffe allemande formeront une unité binationale basée sur la Base Aérienne 105 d'Evreux qui réunira leurs équipages ainsi que du personnel de maintenance de ces avions de transport tactique.

L'accueil de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J désignée sous l'acronyme « UTABA » sur la Base Aérienne 105 d'Evreux nécessite la construction et l'aménagement de nouvelles infrastructures.

Le secteur de la Marguerite n°2 dite « M2 » (détaillé précédemment dans sa configuration actuelle) a été choisi au sein de cette base pour accueillir cette nouvelle unité.

Parmi ces infrastructures, détaillées tout au long du présent dossier, figure un atelier de réparation et d'entretien de ces aéronefs qui, au regard de ses caractéristiques dimensionnelles, relève du régime de l'Autorisation au titre des ICPE pour l'alinéa 1 de la rubrique n°2930.

Ce classement nécessite l'obtention préalable d'une autorisation environnementale au titre des ICPE, sollicitée au travers du présent dossier de demande.

La création d'une unité d'avions tactiques de transport aérien est un projet emblématique de la coopération franco-allemande dans le domaine de la défense. Cette unité se composera à terme de 12 aéronefs C-130J-30 (capacité « cible »), la capacité d'accueil au sein de l'UTABA sur la Base Aérienne 105 d'Evreux étant de 10 unités.

4.2. Présentation générale du projet des C-130J

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sur la Base Aérienne 105 d'Evreux concerne la mutualisation d'une flotte d'avions de transport tactique C-130J (type C-130J-30) entre les armées française et allemande.

Le C-130J Super Hercules est un avion de transport militaire construit par la firme américaine Lockheed dans une nouvelle version du C-130 Hercules développée à la fin des années 1990. Ces avions existent en plusieurs versions dont une allongée C-130J-30 (choisie dans le cadre des acquisitions) et une (K) C-130J (non choisie pour l'UTABA) qui offre la capacité de ravitailler en vol d'autres aéronefs comme les hélicoptères Caracal ou les avions de combat.



Tableau 9 : Caractéristiques des versions du C-130J et illustration

Version	Envergure	Longueur	Hauteur (train rentré)
(K) C-130J	40,39 m	29,77 m	11,05 m
C-130J-30 (choix pour l'UTAF)	40,39 m	34,34 m	11,05 m



Ces appareils (acquis dans l'attente du développement de l'A400-M d'Airbus, également illustré sur la miniature précédente) viendront renforcer le segment médian de la flotte de transport tactique de l'armée de l'air actuellement composée de C-160 TRANSALL et de C-130H Hercules éprouvés par les différentes opérations extérieures, tout en procurant un regain de mobilité tactique et un complément d'allonge nécessaires aux engagements dynamiques sur les théâtres d'opérations.

Ces appareils contribueront à garantir l'efficacité opérationnelle des forces en vue du plan stratégique des armées.

La mutualisation avec l'Allemagne (qui est dans la même situation de retrait de service programmé de ses avions) permettra d'optimiser les coûts de maintenance, mais aussi et surtout de développer la coopération franco-allemande en matière de défense.

Les acquisitions ciblées de ces appareils sont les suivantes.

Tableau 10 : Acquisition « cible » en C-130J par la France et l'Allemagne

FRANCE		ALLEMAGNE	
2017	1 C-130J-30	2021	1 C-130J-30
2018	1 C-130J-30	2022	2 C-130J-30
2019	2 (K) C-130J	2023	2 (K) C-130J
-	-	2024	1 (K) C-130J

Projet de livraison : 10 aéronefs – Capacité cible : 12 aéronefs - Capacité d'accueil sur BA 105 : 10 aéronefs simultanés

L'embasement de cette flotte d'aéronefs sur la Base Aérienne 105 d'Evreux est l'objet de la présente demande, au travers des activités de maintenance / réparation associées.



Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J s'accompagne de la construction de bâtiments et d'aménagements parmi lesquels :

- un bâtiment d'environ 17 110 m² pour la maintenance et la logistique avions composé notamment de :
 - 3 halls de maintenance / réparation d'environ « **information non communicable** » unitaire qui permettront d'accueillir les activités d'entretien et de maintenance des aéronefs ;
 - locaux techniques pour une surface cumulée d'environ « **information non communicable** » ;
 - deux espaces logistique d'environ « **information non communicable** » m² de surfaces cumulées ;
 - d'atelier et de locaux communs pour les équipes de maintenance pour une surface cumulée d'environ « **information non communicable** » ;
 - de circulations intérieures ;
 - de locaux communs (sanitaires, espaces détente, etc.) ;
- un bâtiment de locaux tertiaires pour le commandement des opérations « **information non communicable** » ;
- un bâtiment séparé de « **information non communicable** » pour le stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit ;
- un bâtiment séparé de « **information non communicable** » pour le stockage d'oxygène ;
- une aire extérieure d'environ « **information non communicable** » pour le stationnement des aéronefs (« **information non communicable** ») reliée au taxiway existant et donc à la piste ;
- une aire de « **information non communicable** » pour les aéronefs « **information non communicable** » qui servira également ponctuellement au lavage / dégivrage des appareils ;
- un parking pour les véhicules légers du personnel « **information non communicable** » ;
- un poste d'accueil et de filtrage (PAF) de « **information non communicable** » ;
- divers autres équipements « **information non communicable** » et installations extérieures « **information non communicable** ».

Conformément à l'article D. 181-15-2 (alinéa 9°) du Code de l'Environnement, « les dispositions projetées de l'installation ainsi que l'affectation des constructions et des terrains avoisinants et le tracé des réseaux enterrés existants » dans la configuration future est l'objet d'un plan d'ensemble à l'échelle de 1/200^{ème} reporté en annexe.

« **information non communicable** »

Annexe 8 : Plan d'ensemble du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J (échelle à préciser)

Un extrait de ce plan de masse est proposé en page suivante. Ce plan intègre des indices (A, B, etc.) qui permettent de faciliter la présentation des installations / activités, objets de la demande d'autorisation environnementale, proposées dans les titres suivants.



« information non communicable »

Figure 12 : Extrait du plan de masse annoté du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J s'intégrera dans la partie Sud de la Base Aérienne 105 d'Evreux comme l'illustre la double modélisation suivante.

« information non communicable »

Figure 13 : Simulations visuelles du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J (depuis le ciel et depuis l'aire de stationnement)

4.3. Descriptions des installations associées au projet C-130J

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J « UTFA » au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux s'accompagne de la construction d'un ensemble d'infrastructures dédiées à cette unité, avec l'objectif que cette unité soit totalement déployée sur ce site à compter de 2021.

Les principales installations associées à ce projet sont détaillées dans les points suivants.

4.3.1. Bâtiment de l'unité de transport aérien franco-allemande C-130J

La principale infrastructure à construire dans le cadre du projet est un bâtiment qui accueillera l'unité de transport aérien franco-allemande.

Ce bâtiment intégrera à la fois la fonctionnalité de Commandement et d'Opération dites « COMOPS » et la fonctionnalité Maintenance / Logistique des aéronefs. Dans les grandes lignes :

« information non communicable ».

Le choix du maître d'œuvre s'est porté sur un projet où les fonctionnalités « information non communicable ».

Ce bâtiment est référencé sur le double indice « A » et « A' » sur l'extrait du plan de masse annoté proposé précédemment respectivement pour la fonctionnalité « information non communicable ».

La fonctionnalité Maintenance / Logistique au sein du bâtiment principal est visée par la rubrique 2930 « Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur » de la nomenclature des ICPE.

Au regard des surfaces dédiées aux activités de réparation et d'entretien des aéronefs C-130J, le projet relèvera du régime de l'Autorisation pour l'alinéa 1 de cette rubrique 2930 (surface cumulée supérieure à 5 000 m²).



Ce bâtiment est conçu de façon à rassembler dans un même lieu et un même volume l'ensemble des fonctionnalités relatives aux mécaniciens et mainteneurs afin de permettre une hybridation des équipes allemande et française.

« information non communicable »

Le bâtiment présentera une qualité architecturale en termes de volumétrie et d'aspect extérieur lui permettant de s'intégrer harmonieusement dans son environnement. Les coloris et l'aspect extérieur reprendront les codes des bâtiments « information non communicable ».

4.3.1.1. *Fonctionnalité COMOPS dans le bâtiment principal*

« information non communicable »

Tableau 11 : Synthèse des locaux du bâtiment COMOPS

« information non communicable »

Figure 14 : Répartition des locaux au sein du bâtiment COMOPS

Aucune des installations aménagées et exploitées au sein du bâtiment COMOPS ne relèvera de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Ce bâtiment renverra une perception visuelle statutaire en cohérence avec l'importance de l'unité binationale franco-allemande comme l'illustre la figure suivante (simulation en entrée du périmètre de l'UTAFa depuis le Poste d'Accueil et de Filtrage).

« information non communicable »

Figure 15 : Illustration du bâtiment COMOPS depuis le PAF

4.3.1.2. *Fonctionnalité maintenance aéronautique dans le bâtiment principal*

Les fonctionnalités liées à la maintenance aéronautique se distingueront des fonctionnalités COMOPS et seront regroupées dans un bâtiment distinct présentant une surface d'environ 17 110 m².

La maintenance aéronautique sera organisée principalement en trois halls de maintenance permettant chacun de stationner un C-130J pour sa maintenance / entretien / réparation.

« information non communicable »

Tableau 12 : Synthèse des locaux du bâtiment de maintenance aéronautique



Ainsi le bâtiment de maintenance aéronautique présentera une surface cumulée utile totale d'environ 17 110 m². La figure suivante synthétise les occupations dans ce bâtiment (à titre indicatif).

« information non communicable »

Figure 16 : Répartition des locaux au sein du bâtiment de maintenance aéronautique

Le secteur « maintenance » des aéronefs constituera le cœur de la fonctionnalité du bâtiment et dans une certaine mesure le cœur du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J. Cette fonctionnalité sera regroupée autour de 3 halls de maintenance présentant des surfaces équivalentes (« information non communicable »), ainsi que dans des locaux techniques, des espaces de stockage, et les sas « TRACMA ».

Cette fonctionnalité est celle visée par le régime de l'Autorisation au titre de la rubrique 2930-1 de la nomenclature des ICPE qui justifie la demande d'autorisation environnementale au titre des ICPE.

Dans le détail chacun des halls de maintenance présentera une surface unitaire d'environ « information non communicable » et accueillera :

« information non communicable »

Chacun de ces trois halls sera séparé du hall attenant mais aussi des occupations extérieures (hors aire aéronautique au Nord) et des locaux techniques aménagés dans leur partie Sud par des murs coupe-feu 2 heures.

Un plan d'aménagement de détail de l'un de ces halls (exemple du hall Ouest) est proposé sur la figure suivante.

« information non communicable »

Figure 17 : Plan de détail de l'un des halls de maintenance aéronautique (exemple du hall Ouest)

« information non communicable »

En complément du classement au titre des ICPE des activités entreprises dans ces halls notons les principales occupations suivantes (détaillées par rapport à leur classement potentiel au titre des ICPE) :

« information non communicable »

Note au lecteur : le détail des installations et activités relevant d'un classement au titre des ICPE est fourni dans un titre distinct dans la suite de ce fascicule.



4.3.1.3. *Utilités communes aux fonctionnalités dans le bâtiment principal*

4.3.1.3.1. Equipement de production de chaleur

« information non communicable »

« information non communicable ».

En conséquence, aucune installation de combustion visée par la rubrique 2910 de la nomenclature des ICPE à usage de production de chauffage ou de chaleur ne sera nécessaire.

4.3.1.3.2. Equipement de production d'électricité en secours

Un groupe électrogène de secours d'une puissance thermique nominale supérieure à 1 MW et inférieure à 20 MW sera implanté dans un local technique qui lui sera exclusivement dédié dans le bâtiment de maintenance aéronautique de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J afin de garantir une production d'électricité en cas de panne sur le réseau d'alimentation général.

Ce groupe sera alimenté à partir d'une réserve tampon de carburant (« information non communicable ») qui lui sera exclusivement dédiée lui assurant une autonomie de 48 h.

La puissance de l'installation de secours de production d'électricité (groupe électrogène) mise en place dans le cadre du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera supérieure à 1 MW et inférieure à 20 MW et relèvera donc du régime de la Déclaration au titre de la rubrique 2910.A. de la nomenclature des ICPE.

A cet égard, cet appareil de combustion et le local qui l'accueillera répondront aux dispositions de l'arrêté du 03 aout 2018 relatif aux prescriptions générales applicables aux ICPE soumises à déclaration sous la rubrique 2910.A.

La quantité de produits pétroliers stockée associée à ce groupe électrogène se situera sous le seuil minimal de 50 tonnes fixé pour le régime de la Déclaration pour la rubrique 4734.2 de la nomenclature ICPE.

4.3.2. *Bâtiment de stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit*

Le bâtiment de stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit est conçu et sera implanté pour « information non communicable ».

« information non communicable »

La configuration du bâtiment de stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit de l'UTAFA est illustrée sur la figure suivante.

« information non communicable »

Figure 18 : Illustration du bâtiment de stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit

« information non communicable », le bâtiment de stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit respectera les dispositions des arrêtés du 12 décembre 2014 et du 29 février 2008 relatifs aux prescriptions générales applicables aux ICPE soumises à déclaration respectivement sous les rubriques n°4210 et 4220 de la nomenclature des ICPE.



Notamment, les caractéristiques minimales de réaction et de résistance au feu suivantes seront respectées :

« information non communicable »

« information non communicable »

La quantité de « information non communicable » visés par l'alinéa 1 de la rubrique 4210 de la nomenclature des ICPE dans ce bâtiment sera supérieure à 1 kg mais inférieure à 100 kg et la quantité (quantité équivalente) de « information non communicable » visés par l'alinéa 3 de la rubrique 4220 sera supérieure à 30 kg mais inférieure à 100 kg.

A cet égard, le bâtiment de stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit relèvera du régime de la déclaration pour les rubriques 4210.1 et 4220.3. et répondra aux dispositions de l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux prescriptions générales applicables aux ICPE soumises à déclaration sous la rubrique n°4210 ainsi qu'à celles de l'arrêté du 29 février 2008 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique n°4220.

4.3.3. Bâtiment de stockage d'oxygène

Le bâtiment de stockage d'oxygène est conçu et sera aménagé pour

« information non communicable »

La configuration du bâtiment oxygène de l'UTFA est illustrée sur la figure suivante.

« information non communicable »

Figure 19 : Illustration du bâtiment Oxygène

L'installation respectera les dispositions de l'arrêté du 10 mars 1997 relatif aux prescriptions générales applicables aux ICPE soumises à déclaration sous la rubrique n° 4725. Notamment, les caractéristiques minimales de réaction et de résistance au feu suivantes seront respectées :

« information non communicable »

Le bâtiment de stockage d'oxygène intégrera « information non communicable » soit une quantité cumulée comprise entre 2 tonnes et 200 tonnes et relèvera de fait du régime de la Déclaration pour la rubrique 4725 « Oxygène » de la nomenclature des ICPE.

A cet égard, le bâtiment oxygène répondra aux dispositions de l'arrêté du 10 mars 1997 relatif aux prescriptions générales applicables aux ICPE soumises à déclaration sous la rubrique n°4725.



4.3.4. Autres aménagements et occupations

4.3.4.1. Poste d'accueil et de filtrage (PAF)

« information non communicable »

Tableau 13 : Synthèse du poste d'accueil et de filtrage

« information non communicable »

La configuration du poste d'accueil et de filtrage est illustrée sur la figure suivante.

« information non communicable »

Figure 20 : Illustration du Poste d'Accueil et de Filtrage (PAF)

Les installations et activités en lien avec le poste d'accueil et de filtrage (PAF) ne relèvent d'aucune rubrique de la nomenclature des ICPE.

4.3.4.2. Aire pour soute à ingrédients

Une aire extérieure d'une surface d'environ « information non communicable » sera aménagée sur une aire dédiée en façade Sud du bâtiment maintenance / logistique afin d'entreposer des soutes mobiles permettant le stockage des produits nécessaires aux activités de maintenance et d'entretien des aéronefs en petites quantités.

« information non communicable »

La liste des produits susceptibles d'être stockés et les quantités respectives sont précisées dans le tableau suivant.

Tableau 14 : Détail des produits susceptibles d'être contenus dans de les soutes à ingrédients

« information non communicable »

Les mélanges et substances stockées dans les « soutes à ingrédients » sont visés (pour certains d'entre eux) par des rubriques de la nomenclature des ICPE et notamment par les rubriques 4110.2 « Toxiques liquides », 4321 « Aérosols inflammables », 4331 « Liquides inflammables » et 4511 « Dangereux pour l'environnement aquatique ». Toutefois les quantités stockées (par soute ou au cumul total du site) se situent bien en dessous des seuils minimums de classement fixés pour ces différentes rubriques.

Une analyse complète de ces produits par mentions de dangers est proposée dans la partie dédiée au classement ICPE du projet.

Au Sud de cette aire sera aménagé un abri pour le ravitaillement des équipements à moteur thermique
« information non communicable »

La quantité de produits pétroliers stockée se situera sous le seuil minimal de 50 tonnes fixé pour le régime de la Déclaration pour la rubrique 4734.2 de la nomenclature ICPE.

Par ailleurs la quantité de carburants distribuée se situera sous le seuil minimal de 500 m³ fixé pour le régime de la Déclaration pour la rubrique 1435 de la nomenclature ICPE.



4.3.4.3. *Auvent de stockage des déchets*

Un auvent de stockage des déchets d'une surface de « **information non communicable** » sera aménagé sur une aire dédiée de 120 m² en façade Sud du bâtiment maintenance / logistique.

« **information non communicable** »

Cet auvent aura une structure métallique et trois de ses faces seront composées de murs en béton et disposera de cloisonnements intérieurs pour créer différents compartiments pour les bennes afin de séparer les différents types de déchets. La capacité cible d'entreposage de bennes est de l'ordre de 6 à 8 bennes de 100 litres unitaires pour les déchets ménagers et les autres déchets non dangereux d'emballages et issus du tri.

Un compartiment intérieur sera fermé au moyen d'une grille pour séparer plus spécifiquement les déchets dangereux issus de la maintenance et de la réparation des aéronefs (chiffons souillés, restes de produits dangereux, huiles et liquides usagés, etc.). Ce compartiment sera spécifiquement accessible avec un chariot élévateur (pour la manipulation des contenants).

De la voirie desservira cette aire déchets pour permettre au service d'enlèvement des déchets d'y accéder et d'y effectuer les manœuvres de poses / déposes des bennes en toute sécurité.

Les installations et activités en lien avec l'aire déchets ne relèvent d'aucune rubrique de la nomenclature des ICPE.

Associée à cette aire déchet sera aménagée une aire de regroupement des huiles hydrauliques des aéronefs (récupérées dans le bâtiment puis acheminées sur cette aire) via une cuve enterrée de 10 m³ équipée d'un détecteur de trop-plein et d'un système de reprise / vidange.

Cette zone de stockage temporaire des déchets produits au sein de l'UTAFA servira de « zone tampon » avant regroupement vers la déchetterie aménagée au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux « **information non communicable** »

4.3.4.4. *Bâtiment poste de transformation électrique*

Un bâtiment « poste de transformation électrique » sera aménagé à proximité du « **information non communicable** ».

« **information non communicable** ».

Les installations et activités en lien avec le bâtiment de postes de transformation ne relèvent d'aucune rubrique de la nomenclature des ICPE.

« **information non communicable** »

4.3.4.5. *Espace de convivialité*

Un espace extérieur dit de convivialité sera aménagé sur une aire dédiée « **information non communicable** ».

« **information non communicable** »

Les installations et activités en lien avec l'espace de convivialité ne relèvent d'aucune rubrique de la nomenclature des ICPE.



4.3.5. *Autres aménagements extérieurs*

4.3.5.1. *Balisage et éclairage des aires aéronautiques*

« information non communicable »

4.3.5.2. *Balisage et éclairage des aires extérieures (hors aéronautiques)*

« information non communicable »

4.3.5.3. *Mise en place de merlons en périphérie du projet*

Pour des raisons de sécurité, toutes les installations aménagées dans le cadre du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J devront rester visuellement imperceptibles depuis le domaine public. A cet égard, des merlons seront aménagés sur le pourtour du périmètre de l'UTAFA notamment en limite Sud comme cela est visible sur le plan de masse fourni à l'appui de la demande.

Les terres utilisées pour l'édification des merlons proviendront de la déconstruction des merlons existants qui ceinturent d'ores et déjà en état actuel la Marguerite M2. « information non communicable »

Pour illustration, l'effet de masque créé par le merlon Sud en situation actuelle est proposé sur la figure suivante.



Figure 21 : Illustration du merlon Sud (26.04.2018)

La mise en place de ces merlons permettra également, en plus d'occulter les infrastructures du projet d'UTAFA depuis le domaine public, d'isoler phoniquement « information non communicable »

4.3.5.4. *Aménagements paysagers*

Plusieurs zones seront spécifiquement traitées en espaces paysagers afin de proposer un aspect visuel qualitatif. Ainsi des espaces paysagers plantés d'arbres et d'arbustes et composés de massifs floraux seront créés. Cette volonté paysagère respectera toutefois les contraintes prioritaires en matière de servitudes aéronautiques et radioélectriques, et ainsi les essences choisies seront basses.

Une attention particulière sera également portée pour éviter que ces aménagements ne soient pas propices à la prolifération et à la nidification des oiseaux, du fait du risque aviaire important au regard de la proximité des aires aéronautiques.



Les autres espaces libres de construction et d'aménagements fixes seront engazonnés.

Les aménagements paysagers seront ainsi créés dans une optique de mise en valeur visuelle du projet tout en respectant scrupuleusement les contraintes de sécurité qui primeront à tout niveau des choix.

4.3.5.5. *Aménagement de réseaux secs et humides*

Afin d'assurer les différentes fonctionnalités de l'UTAFA, le projet sera doté de l'ensemble des réseaux secs et humides nécessaires aux différents usages. Ces réseaux desserviront également l'interface entre l'UTAFA et le centre de formation pour satisfaire les usages de ce dernier.

Le détail des réseaux projetés apparaît sur le plan de masse de l'UTAFA reporté en annexe du dossier.

4.3.5.5.1. Réseaux des eaux pluviales

L'intégralité des eaux pluviales collectées sur les aires imperméabilisées aménagées dans l'emprise du projet (UTAFA et centre de formation) sera canalisée différenciellement selon leur nature.

Ainsi les eaux pluviales collectées sur les toitures seront canalisées (par descentes de gouttières) afin d'être dirigées vers un bassin permettant une régulation du débit avant déversement dans le réseau eaux pluviales existant de la base aérienne (afin de ne pas encombrer ce réseau en cas de fortes pluies principalement).

Les eaux pluviales collectées sur les aires extérieures imperméabilisées hors toitures seront susceptibles de lessiver des matières tombées au sol et feront donc l'objet d'une gestion qualitative. Pour cela des dispositifs types déshuileurs / débourbeurs équiperont le réseau. De la même manière que les eaux pluviales de toitures, les eaux pluviales de sol feront l'objet de mesures de gestion du débit avant rejet au réseau existant de la BA105.

Les eaux pluviales en provenance du centre de formation seront de la même façon canalisées et dirigées vers le réseau commun à l'UTAFA pour leur gestion quantitative et qualitative.

Les dispositions d'aménagement du réseau des eaux pluviales sont spécifiquement détaillées dans la partie « Eau » de l'étude d'impact en Fascicule B du dossier de demande d'autorisation environnementale.

4.3.5.5.2. Eaux usées d'origine sanitaire

Les eaux usées produites au niveau des sanitaires aménagés dans le cadre du projet seront collectées de manière séparative afin d'être déversées dans le réseau existant des eaux usées de la BA105 lequel est équipé d'une station d'épuration. Par ailleurs, une aire de 10 m² sera aménagée à l'interface entre l'UTAFA et le centre de formation pour permettre la récupération des eaux usées en provenance des aéronefs.

Les dispositions de gestion des eaux usées sont spécifiquement détaillées dans la partie « Eau » de l'étude d'impact en Fascicule B du dossier de demande d'autorisation environnementale.

4.3.5.5.3. Eaux usées d'origine industrielle

Aucune eau usée de type industrielle ne sera produite dans le cadre des activités de maintenance et d'entretien des aéronefs.



Les eaux de dégivrage des aéronefs produites ponctuellement au niveau « **information non communicable** » seront récupérées via une cuve étanche (installée en dérivation sur le réseau de collecte au sol) avant d'être périodiquement pompées et évacuées vers une filière de valorisation/élimination sous le statut de déchets.

Les eaux de lavage des aéronefs produites ponctuellement au niveau de cette « **information non communicable** » seront spécifiquement traitées par un dispositif de type séparateur / déshuileur équipant le réseau eaux pluviales aménagé sur ce secteur.

Les dispositions de gestion des eaux industrielles sont spécifiquement détaillées dans la partie « Eau » de l'étude d'impact en Fascicule B du dossier de demande d'autorisation environnementale.

En complément une aire de « **information non communicable** ».

4.3.5.5.4. Alimentation en eau potable

Les différents bâtiments et installations seront alimentés par un réseau de distribution en eau potable connecté au réseau d'alimentation en eau potable existant de la BA105 via un réseau séparatif à créer.

« **information non communicable** »

4.3.5.5.5. Alimentation en eau du réseau de défense contre les incendies (DCI)

Un réseau de défense contre les incendies sera aménagé dans le cadre du projet afin de desservir les poteaux incendie aménagés pour cet usage en surface. Ce réseau de poteaux incendie sera complété par « **information non communicable** »

Les dispositions d'aménagement du réseau de défense contre les incendies sont spécifiquement détaillées dans l'étude de dangers en Fascicule C du dossier de demande d'autorisation environnementale.

4.3.5.5.6. Réseau d'alimentation en gaz

Aucun usage de gaz ne sera nécessaire dans le cadre de l'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J. « **information non communicable** »

4.3.5.5.7. Réseau d'alimentation en électricité

A partir du bâtiment transformateur présenté précédemment, un réseau électrique sera aménagé afin de pourvoir aux différents usages électriques nécessaires à l'exploitation de l'UTAF.

« **information non communicable** »

4.3.5.5.8. Réseau de télécommunication

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera desservie par les différents réseaux de communication internes de la BA 105 et notamment « **information non communicable** »



4.3.5.6. *Liaison entre l'UTAFA vers le Nord*

Une voirie sera aménagée entre l'aire de stationnement des aéronefs de l'UTAFA et « **information non communicable** » projet au Nord pour permettre une communication directe entre ces deux projets.

« **information non communicable** »

4.3.6. *Aires extérieures de stationnement et de circulation des véhicules*

4.3.6.1. *Aires de stationnement des véhicules*

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J intègre des aires de stationnement pour les différentes typologies de véhicules : véhicules légers (VL), véhicules lourds (VL) ou poids-lourds (PL), deux roues motorisés (motos) ou non (vélos).

La majorité des stationnements se fera à l'extérieur au périmètre de l'UTAFA, en amont du Poste d'Accueil et de Filtrage, pour limiter les flux entrants et garantir la sécurité des biens et des personnes.

Pour cela seront aménagés « hors UTAFA » :

- Une aire de stationnement pour les VL de 250 places (sur une surface d'environ 6 100 m²) référencée « I » sur l'extrait du plan de masse annoté proposé précédemment dédiée au personnel de l'UTAFA et à celui du centre de formation associé à un parking PMR de 7 places (référence « I' ») au plus proche du cheminement vers le PAF. Cette aire sera reliée au PAF par un accès pour les piétons séparé du flux des véhicules.
- Une aire de stationnement pour les deux roues de 60 places d'une surface de 130 m² référencée « J » sur l'extrait du plan de masse annoté proposé précédemment.
- Une aire de stationnement pour les visiteurs de 10 places (dont des places PMR) d'une surface de 215 m² référencée « K » sur l'extrait du plan de masse annoté proposé précédemment associée au PAF.
- Une zone de stationnement temporaire pour deux cars, type arrêt-minute, avec 2 abribus associés, sur une surface de 120 m² référencée « L » sur l'extrait du plan de masse annoté proposé précédemment.

Toutes ces aires se situent en dehors du périmètre PRODEF, ainsi le personnel une fois stationné rejoindra le PAF où seront réalisés les contrôles d'accès par badgeage avant de pénétrer dans l'emprise clôturée de l'UTAFA.

Ces aires seront éclairées pour assurer une bonne visibilité et sécuriser les cheminements notamment des piétons.

Ces stationnements « hors UTAFA » seront complétés par un double parking de places pour les VL et de 20 places pour les deux roues référencé « M » sur l'extrait du plan de masse annoté proposé précédemment, aménagé au plus près du COMOPS. L'accès à ce double parking sera précédé d'une identification auprès du PAF et sera strictement limité (à une catégorie de personnel et / ou de situation) afin d'éviter les flux entrants dans le périmètre clôturé.

Les installations et activités en lien avec le stationnement des véhicules ne relèvent d'aucune rubrique de la nomenclature des ICPE.

L'intégralité des aires de stationnement et de circulation des véhicules sera raccordée au réseau de collecte et de gestion des eaux pluviales aménagé pour assurer une gestion à la façon qualitative et quantitative de ces eaux avant rejet dans le réseau existant de la BA105, tel que détaillé dans la partie « Eau » de l'étude d'impact en Fascicule B du dossier de demande d'autorisation environnementale.



4.3.6.2. Aires de circulation des véhicules

Seuls les véhicules contrôlés et autorisés pourront accéder à l'UTAFa après identification au PAF, ce qui concernera en réalité principalement les véhicules de service et quelques véhicules du personnel COMOPS.

Aussi, entre les différents usages, des voiries de circulation seront aménagées. Ces voiries relieront notamment :

« information non communicable »

Ces aires seront accessibles aux véhicules légers, aux utilitaires mais aussi aux véhicules lourds et ainsi la voirie sera adaptée pour des charges lourdes. Des aires de manœuvre seront aménagées afin de faciliter les opérations de chargement / déchargement.

Les installations et activités en lien avec la circulation des véhicules ne relèvent d'aucune rubrique de la nomenclature des ICPE.

L'intégralité des aires de stationnement et de circulation des véhicules (de l'UTAFa et du centre de formation) sera raccordée au réseau de collecte et de gestion des eaux pluviales aménagé pour assurer une gestion à la façon qualitative et quantitative de ces eaux avant rejet dans le réseau existant de la BA105, tel que détaillé dans la partie « Eau » de l'étude d'impact en Fascicule B du dossier de demande d'autorisation environnementale.

4.3.7. Aires extérieures de stationnement et de circulation des aéronefs

4.3.7.1. Aires de stationnement des aéronefs

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sur la Base Aérienne 105 d'Evreux nécessitera la mise à disposition permanente d'une aire aéronautique dédiée au stationnement de ces aéronefs.

Pour satisfaire cet usage, une aire aéronautique sera aménagée sur une surface « information non communicable » permettant le stationnement simultané de 6 de ces aéronefs + 1 en position de circulation.

« information non communicable »

Les installations et activités en lien avec le stationnement des aéronefs ne relèvent d'aucune rubrique de la nomenclature des ICPE.

L'intégralité des aires de stationnement et de circulation des aéronefs sera raccordée au réseau de collecte et de gestion des eaux pluviales aménagé pour assurer une gestion à la façon qualitative et quantitative de ces eaux avant rejet dans le réseau existant de la BA105, tel que détaillé dans la partie « Eau » de l'étude d'impact en Fascicule B du dossier de demande d'autorisation environnementale.

4.3.7.2. Aire de « information non communicable »

Une aire de « information non communicable »



La configuration de « **information non communicable** » est illustrée sur la figure suivante.

« **information non communicable** »

Figure 22 : Illustration de l'aire de « **information non communicable** »

Cette aire comme les autres aires accessibles aux aéronefs sera équipée d'un balisage aéronautique.

Les installations et activités en lien avec l'aire de « **information non communicable** » ne relèvent d'aucune rubrique de la nomenclature des ICPE.

4.3.7.3. Aire de circulation des aéronefs : raccordement au taxiway

Les deux aires précédemment décrites, « **information non communicable** », seront raccordées à la piste de la BA 105 via « **information non communicable** »

Ces circulations comme les autres aires accessibles aux aéronefs seront équipées d'un balisage aéronautique.

Les installations et activités en lien avec la circulation des aéronefs ne relèvent d'aucune rubrique de la nomenclature des ICPE.

L'intégralité des aires de stationnement et de circulation des aéronefs sera raccordée au réseau de collecte et de gestion des eaux pluviales aménagé pour assurer une gestion à la façon qualitative et quantitative de ces eaux avant rejet dans le réseau existant de la BA105, détaillée dans la partie « Eau » de l'étude d'impact en Fascicule B du dossier de demande d'autorisation environnementale.

4.3.8. Schéma fonctionnel du projet

Les installations, équipements et aménagements composant le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J présentés en détail dans les points précédents peuvent être synthétisés au sein du schéma fonctionnel suivant.

« **information non communicable** »

Figure 23 : Schéma fonctionnel du projet UTAF (I Comme.. et ESID)

4.3.9. Centre de Formation

De manière concomitante, et dans le cadre d'un programme de travaux commun avec la construction de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera aménagé un centre de formation dans la partie Est du site.

Ce centre de formation, conçu et développé par « **information non communicable** »



Le plan de masse du centre de formation (« **information non communicable** ») est illustré sur la figure suivante.

« **information non communicable** »

*Figure 24 : Extrait du plan de masse du Centre de Formation (« **information non communicable** »)*

Ce centre de formation s'organisera en « **information non communicable** »

*Figure 25 : Extrait du plan du rez-de-chaussée du Centre de Formation (« **information non communicable** »)*

La volumétrie du centre de formation présentera « **information non communicable** »

Ce jeu de volumétrie est illustré sur les plans de coupe Nord-Sud suivants (« **information non communicable** »).

« **information non communicable** »

*Figure 26 : Extrait des plans de coupe du Centre de Formation (« **information non communicable** »)*

Une liaison vers « **information non communicable** »

*Figure 27 : Perspective 3D du Centre de Formation en insertion au sein de la BA105 (« **information non communicable** »)*

Le Centre de Formation accueillera « **information non communicable** »

*Figure 28 : Illustrations des « **information non communicable** »*

Le Centre de Formation sera desservi par l'ensemble des réseaux secs et humides nécessaires à son exploitation
« **information non communicable** »

Les installations et équipements mises en œuvre au niveau du Centre de Formation ne relèveront pas de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Cette implantation relèvera des dispositions applicables aux Établissement Recevant du Public (ERP).



4.4. Description des activités associées au projet C-130J

Les activités associées au projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J relèvent d'un classement au titre de plusieurs rubriques de la nomenclature des ICPE, au premier rang desquelles les activités associées à l'entretien, à la maintenance et la réparation des aéronefs qui relèvent du régime de l'Autorisation. Cette activité principale est complétée par des activités relevant également d'un classement au titre des ICPE mais pour un régime inférieur. Une présentation sous forme de diagramme de ces activités est proposée dans les titres suivants.

4.4.1. Activités au sein du bâtiment de maintenance / entretien des aéronefs

Les activités d'entretien, de maintenance et de réparation des C-130J ont pour vocation à suivre le déroulé simplifié suivant.

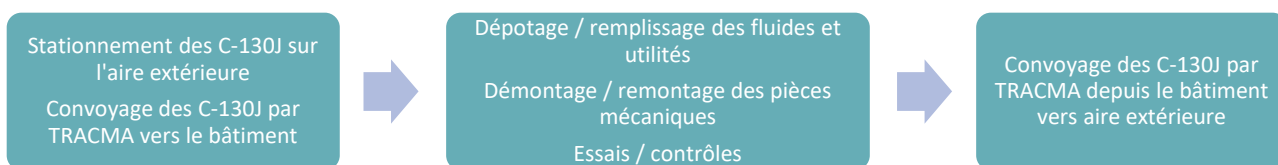


Figure 29 : Synoptique simplifié des activités de maintenance / entretien des aéronefs

L'activité principale associée au projet concerne l'entretien, la maintenance et la réparation des C-130J au sein du bâtiment principal. Ces activités relèvent, au regard de la surface de l'atelier et des autres locaux en lien, du régime de l'Autorisation pour la rubrique 2930 de la nomenclature des installations classées.

Les activités relatives au Commandement des Opérations (COMOPS) ne relèvent d'aucune activité ICPE, et ne seront de fait pas détaillées.

4.4.2. Activités au sein du bâtiment gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit

« information non communicable »

Figure 30 : Synoptique simplifié des activités dans le bâtiment gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit

Les activités exercées au sein du bâtiment gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit concernent « information non communicable ».

Ces activités relèvent, au regard de « information non communicable », du régime de la Déclaration pour la rubrique 4210 alinéa 1 et pour la rubrique 4220 alinéa 3 de la nomenclature des installations classées.

4.4.3. Activités au sein du bâtiment « Oxygène »

Les activités entreprises au sein du bâtiment Oxygène ont pour vocation à suivre le déroulé simplifié suivant.

« information non communicable »

Figure 31 : Synoptique simplifié des activités dans le bâtiment Oxygène



Les activités au sein du bâtiment Oxygène concernent « information non communicable ». L'activité de « information non communicable » relève, au regard de la quantité stockée, du régime de la Déclaration pour la rubrique 4725 de la nomenclature des installations classées.

4.4.4. *Autres activités associées au projet C-130J*

Diverses activités non détaillées dans les points précédents seront exercées dans le cadre de l'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J. Ces activités concernent la défense nationale.

Toutefois, ces activités n'étant visées par aucune rubrique de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, elles n'ont pas et ne seront pas détaillées dans le présent dossier.

Afin d'être exhaustif, deux autres activités non détaillées dans les points précédents sont visées par les ICPE :

- Le stockage de produits en lien avec la maintenance et l'entretien des aéronefs toutefois les quantités se situeront bien en dessous des seuils minimaux de classement (différentes rubriques visées).
- La production d'électricité par combustion (groupe électrogène) pour secourir en cas de besoin l'alimentation électrique. Cet équipement relèvera du régime de la Déclaration au titre de la rubrique ICPE n°2910.A au regard de sa puissance supérieure à 1 MW à inférieure à 20 MW. Cet équipement n'a toutefois pas vocation à fonctionner en activité normale (groupe de secours en cas de perte de l'alimentation électrique principale).

Enfin notons qu'une autre activité visée par les ICPE sera mise en œuvre temporairement dans le cadre de la phase chantier de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J comme cela sera vu par la suite.

4.4.5. *Volumes des activités liés à l'exploitation du projet C-130J*

La Base Aérienne 105 d'Evreux compte à ce jour environ 2 500 militaires.

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J a une capacité cible de 12 aéronefs dont 10 d'entre eux pourront être positionnés en simultané au niveau du projet objet de la demande d'autorisation environnementale.

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J regroupera environ « information non communicable » personnes au maximum réparties entre les fonctions « information non communicable ».

La majorité de ce personnel, et notamment le personnel en lien avec le commandement, sera posté en horaires de « journée ».

Le personnel de maintenance sera amené à opérer selon les besoins sur les aéronefs. Aussi des activités sur l'ensemble de la plage horaire sont envisageables (24 h /24 et 7 j /7).



4.5. Présentation de la phase préalable d'avant-projet

La mise en exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera précédée d'une phase « chantier » organisée en plusieurs opérations distinctes et notamment :

- Une phase préalable de déconstruction des installations existantes concernant en priorité la déconstruction des surfaces bétonnées et enrobées et la déconstruction des merlons.
- Une phase de construction des nouvelles installations.

De manière concomitante, une opération globale de dépollution pyrotechnique des sols sera réalisée en amont de la phase chantier de l'UTAFA, comme pour toutes les opérations engagées au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux au regard de son passé.

Une première phase de dépollution a été réalisée à l'extérieur de la Marguerite 2 au cours du 1^{er} semestre de l'année 2019 et une seconde à l'intérieur de la Marguerite 2 sera réalisée au 2^{ème} semestre 2019 et au début d'année 2020. En amont de la phase chantier de l'UTAFA l'emprise du projet aura ainsi été entièrement dépolluée.

Au préalable de ces phases, des travaux de mise en place de la zone chantier seront réalisés.

4.5.1. Phase chantier préalable de déconstruction des installations existantes

En amont de la phase d'aménagements des accès et de sécurisation du chantier et en amont de la phase de construction des installations du projet, une première phase « chantier » débutera par la « déconstruction des installations existantes ».

Cette phase de VRD préalable « lot 2 » fait l'objet d'un marché indépendamment des travaux de construction de l'UTAFA et se compose notamment de :

- La déconstruction des dalles en béton existantes qui représentent une surface d'environ 73 800 m² (pour une épaisseur de dalle d'environ 25 cm) et leur mise en dépôt en attendant leur réutilisation dans le cadre du projet d'UTAFA. Cette phase nécessitera un équipement relevant de la rubrique 2515 « Broyage / concassage / criblage de produits minéraux artificiels » sous le régime de la Déclaration qui fait l'objet d'une demande séparée (puisqu'opérée avant). L'objectif de cette opération est de permettre la dépollution pyrotechnique des sols sous-jacents de ces dalles et de permettre la valorisation des matériaux déconstruits dans le cadre des travaux de VRD (sous couche de forme) préalables au projet d'UTAFA.
- La déconstruction des voies aéronautiques en enrobés et leur évacuation sous le statut de déchets hors site qui représentent une surface d'environ 17 100 m². Comme pour la déconstruction des dalles en béton cette phase devra permettre la dépollution pyrotechnique des sols sous-jacents. A l'inverse des matériaux béton, ces enrobés ne pourront pas être valorisés dans le cadre du projet. Par ailleurs les tests réalisés sur ces matériaux montrent l'absence d'amiante dans les enrobés (présence dans certains joints bitumeux).
- La déconstruction des merlons dans leur configuration actuelle qui représentent un volume d'environ 74 000 m³ et la mise en dépôt provisoire des terres en vue de leur réutilisation pour la reconstruction des merlons prévus dans le cadre de l'UTAFA. Comme pour les deux autres phases, la déconstruction et la mise en dépôt des merlons permettra la dépollution pyrotechnique des sols sous-jacents et la reprise / reconfiguration des merlons futurs. Une partie des matériaux issus de la déconstruction des merlons sera toutefois impropre à la réalisation des nouveaux merlons au regard de la présence avérée d'éléments indésirables (estimatif d'environ 21 800 m³). Ces éléments seront séparés des « terres propres » et évacués sous le statut de déchets en filières autorisées.

Le stockage des bétons concassés et des terres des merlons « propres » à réutiliser se fera sur une zone désignée, repérée sur la figure suivante.



4.5.2. Mise en place de la zone chantier

Cette phase chantier désignée « lot 1 » débutera par des travaux de mise en place d'un accès provisoire pour le chantier qui comprendra :

« information non communicable »

Ces travaux seront débutés au cours de l'année 2019 et se prolongeront en début 2020.

La mise en place de cet accès provisoire permettra d'éviter les problématiques de sécurité « information non communicable ».

Ces équipements provisoires seront démantelés en fin d'opération de chantier dont la remise en état ultérieure « information non communicable » après réalisation des aménagements définitifs.

Une partie de ces aménagements devrait être conservée pour le chantier de construction de « information non communicable »

Dès le début de la phase chantier, une palissade de type « bac acier avec nervures verticales » viendra clôturer l'intégralité du périmètre. Un portail « information non communicable »

Une mise en sécurité active par gardiennage et contrôle caméras sera assurée « information non communicable »

Ces équipements ont pour objectif d'assurer une parfaite étanchéité entre les flux chantier « information non communicable »

La phase chantier sera également organisée de manière à ne perturber en aucun cas la navigation aérienne au sein de la BA105.

Les modalités d'organisation de la phase chantier en vue globale et en vue détaillée sur la partie « accès chantier » sont illustrées sur la double figure suivante.

« information non communicable »

Figure 32 : Plan d'installation de chantier de l'UTAF)

4.5.3. Phase chantier de construction des futures installations

Une fois la phase « chantier de déconstruction des installations existantes » réalisée, la construction des installations et aménagements de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J pourra débuter.

Cette phase se traduira par des opérations :

- de fondations préalables,
- de VRD : notamment le démantèlement des réseaux actuellement présents en M2 et la construction des merlons qui représentent un volume d'environ « information non communicable »,
- de constructions des infrastructures horizontales et verticales du projet.

La bonne réalisation de cette phase chantier sera sous la responsabilité du groupement retenu toutefois le futur exploitant, la Base Aérienne 105 d'Evreux, s'assurera du respect de l'environnement au travers de la rédaction d'un plan de prévention intégrant toutes les contraintes environnementales pour « un chantier propre » intégrant a minima :

- une gestion rigoureuse des produits et des déchets qu'ils soient liquides ou solides,
- une qualité des engins de chantiers non fuyards,



- un stationnement / avitaillement / vidanges des engins de chantier à réaliser sur des surfaces étanches.

Ce plan sera audité en amont du chantier et au cours de celui-ci par une entreprise extérieure.

Des mesures seront par ailleurs prises pour limiter les inconvénients pour l'exploitation « normale » de la BA105, (détaillées dans le Fascicule B de la demande) et notamment pour limiter : les émissions sonores et vibratoires, les levées de poussières et toutes autres types de nuisances traditionnellement associées aux périodes de chantiers.

L'exemplarité attendue de la phase chantier concernera particulièrement la protection des « **information non communicable** »

La phase chantier de construction nécessitera l'apport de quantités importantes de béton et de matériaux depuis l'extérieur (pas de mise en place d'une centrale à béton sur site).

Concernant la fourniture des fluides et énergies en phase chantier, des raccordements provisoires à partir des équipements et des réseaux existants sur la BA 105 seront réalisés, notamment les suivants :

« **information non communicable** »

4.6. Description des « autres » projets sur la BA105

4.6.1. Présentation générale des « autres projets »

La Base Aérienne 105 d'Evreux est une plateforme majeure de l'armée de l'air.

Au regard de situation géographique stratégique, et de ses atouts au premier rang desquels sa « longue » piste, cette base fait l'objet de plusieurs projets de développement.

Parmi ces projets, et au regard de cet atout primordial, figurent à terme « **information non communicable** »

Certains « autres » projets sont envisagés sur le même secteur que l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J à savoir « **information non communicable** »

Les emprises de ces projets sont localisées (respectivement en rose et en bleu) par rapport au périmètre de l'UTAFa sur la figure suivante.

« **information non communicable** »

Figure 33 : Localisation des emprises des « autres projets » par rapport au périmètre de l'UTAFa

Ces projets concernent un secteur proche au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux, aussi afin de rationaliser les investissements certains équipements seront mutualisés. Ainsi, et comme cela a été vu précédemment :

« **information non communicable** »

Ces deux projets sont présentés, à partir des informations disponibles à date, dans les points suivants.



4.6.2. Présentation du projet « *information non communicable* »

« *information non communicable* »

Figure 34 : Schéma de principe d'aménagement de « information non communicable »

« *information non communicable* »

Le projet « *information non communicable* » ne relèvera pas de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Par ailleurs, bien que leurs périmètres respectifs soient attenants les infrastructures fixes de ces deux projets seront relativement éloignées (plus de 300 m). Enfin, l'exploitation de ces deux unités ne se traduira par aucun effet cumulé majeur (une analyse détaillée est proposée dans le Fascicule B).

4.6.3. Présentation du projet de « *information non communicable* »

« *information non communicable* »

La configuration du « *information non communicable* » est illustrée sur l'extrait du plan de masse sur la figure suivante.

Figure 35 : Extrait du plan de masse du « information non communicable »

Le « *information non communicable* » relèvera en état futur du régime de l'Autorisation au titre de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et du seuil bas en application de la Directive dite SEVESO III.

A cet effet, le projet de « *information non communicable* » nécessite l'obtention d'une autorisation environnementale telle que prévue aux articles L. 181-1 et suivants du Code de l'Environnement. Un dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) coordonné par le service « *information non communicable* » sera ainsi déposé.

Au regard de la proximité des emprises des projets de « *information non communicable* » et d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J, une coordination des études nécessaires à l'obtention de leurs autorisations environnementales respectives, au titre des ICPE, a été assurée.

S'agissant de deux périmètres distincts, de deux exploitants distincts, et de deux prestations distinctes (en ce qui concerne la réalisation des dossiers de demande), cette coordination a notamment pris la forme d'une vérification et le cas échéant d'une mise en adéquation des données recueillies lors des études.

Ce travail a fait apparaître que ces deux projets présentaient des sensibilités communes de l'état de leur environnement, liées à leur proximité, tandis que les impacts et les dangers potentiels sont relativement différents en raison de leurs secteurs d'activités distincts, ces impacts et dangers ne semblant toutefois pas devoir se cumuler de façon marquée en phase de travaux comme en phase d'exploitation.

Ce constat provient de l'analyse complète des effets et des inconvénients « cumulés » de ces deux projets menée respectivement dans les fascicules B et C du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.



5. REGIME DE CLASSEMENT DES INSTALLATIONS

5.1. Généralités sur le classement des ICPE

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sur le site de la Base Aérienne 105 d'Evreux relève de plusieurs régimes de classement et de plusieurs rubriques de la colonne A de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement telle que désignée à l'article R. 511-9 du Code de l'Environnement.

Cette nomenclature des installations classées est divisée en quatre parties :

- les substances : rubriques 1XXX ;
- les activités : rubriques 2XXX ;
- les activités relevant de la directive sur les émissions industrielles dite IED : rubriques 3XXX ;
- les substances relevant de la directive SEVESO, actuellement SEVESO 3 : rubriques 4XXX.

Chacune des rubriques regroupées dans la nomenclature est identifiée par un numéro à 4 chiffres dont les 2 premiers caractérisent la famille de substance ou d'activité, et proposent un descriptif de l'activité ainsi que les seuils éventuels pour lesquels sont définis un régime de classement.

Les différents régimes de classement sont les suivants :

- D pour déclaration (un C peut être ajouté si l'installation est soumise au contrôle périodique par un organisme agréé) ;
- E pour enregistrement ;
- A pour autorisation.

Pour les installations soumises à autorisation, un rayon d'affichage est précisé.

Le ministère en charge de l'écologie édite une brochure comprenant cette nomenclature qui a été prise en référence pour la désignation exacte des rubriques ainsi que pour les seuils de classement du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.

5.2. Classement ICPE de la Base Aérienne 105 d'Evreux

5.2.1. Classement actuel des ICPE au sein de la BA105

Au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux, plusieurs installations et activités relèvent du régime de l'Autorisation au titre de la législation sur les des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, synthétisées dans le tableau suivant.

« information non communicable »

Tableau 15 : Synthèse des ICPE actuelles au sein de la BA 105 (régime de l'Autorisation)



« information non communicable »

Par ailleurs plusieurs autres installations et activités relevant du régime de la Déclaration au titre des ICPE sont exploitées au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux, synthétisées dans le tableau suivant.

Tableau 16 : Synthèse des ICPE actuelles au sein de la BA 105 (régime de la Déclaration)

« information non communicable »

Aucune activité / installation n'est actuellement exploitée au niveau du périmètre du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J en Marguerite n°2, a fortiori aucune ICPE n'y est exploitée.

5.2.2. Classement ICPE actuel au sein de la Marguerite n°2

Aucune ICPE n'est actuellement exploitée au niveau du périmètre du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J en Marguerite n°2.

Pour rappel, la marguerite M2 a accueilli un atelier de maintenance d'aéronefs relevant du régime de l'Autorisation pour la rubrique n°2930 entre 1986 à 2012, au sein d'un bâtiment numéroté 0323/265 (jusqu'à son démantèlement).

Cette installation mise en service en 1953 a été exploitée de 1953 à 1999 pour la maintenance des aéronefs.

Ce bâtiment a été entièrement démantelé en 2011. Sa déclaration de mise à l'arrêt définitif a été réalisée en 2012 (récépissé de déclaration en date du 23 juillet 2012 reporté en annexe). Cet atelier classé au titre de la rubrique n°2930 des ICPE était associée à une chaudière fonctionnant au fuel (bâtiment antérieurement numéroté 280) associée à deux cuves de 30 000 litres. Cette ICPE a été démantelée en même temps que l'atelier de réparation / maintenance des aéronefs.

Aussi ne subsiste actuellement en M2 aucune installation / activité visée par la législation sur les ICPE.

5.2.3. Classement ICPE de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sur le site de la Base Aérienne 105 d'Evreux relèvera du régime de l'Autorisation pour une rubrique unique de la nomenclature des ICPE et de plusieurs autres rubriques sous le régime de la Déclaration.

Par ailleurs, d'autres activités et installations relevant de la nomenclature des installations classées seront mises en œuvre sans toutefois dépasser les seuils de classement pour les rubriques associées.

Le classement ICPE du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux est synthétisé dans le tableau suivant.



Tableau 17 : Classement du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J proposé en référence à la nomenclature des ICPE

N° Rubrique	Désignation de la rubrique	Caractéristiques des installations / activités	Régime*	Rayon**
2930.1.a	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur , y compris les activités de carrosserie et de tôlerie : 1. Réparation et entretien de véhicules et engins à moteur	Les activités de réparation et d'entretien des aéronefs occuperont une surface supérieure à 5 000 m ² « information non communicable »	Autorisation	1
2910.A	Combustion [...] A. Lorsque sont consommés exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du biométhane, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds, de la biomasse [...]	La puissance thermique nominale du groupe électrogène de secours de l'alimentation électrique sera supérieure à 1 MW et inférieure à 20 MW « information non communicable »	Déclaration avec contrôle périodique	-
4725.2	Oxygène (numéro CAS 7782-44-7)	La quantité d'oxygène stockée sera supérieure à 2 tonnes et inférieure à 200 tonnes « information non communicable »	Déclaration	-
4210.1.b	Produits explosifs (fabrication ⁽¹⁾ , chargement, encartouchage, conditionnement ⁽²⁾ de, études et recherches, essais, montage, assemblage, mise en liaison électrique ou pyrotechnique de, ou travail mécanique sur) à l'exclusion de la fabrication industrielle par transformation chimique ou biologique. 1. Fabrication ⁽¹⁾ , chargement, encartouchage, conditionnement ⁽²⁾ de, études et recherches, essais, montage, assemblage, mise en liaison électrique ou pyrotechnique de, ou travail mécanique sur, à l'exclusion de la fabrication industrielle par transformation chimique ou biologique et à l'exclusion des opérations effectuées sur le lieu d'utilisation en vue de celle-ci et des opérations effectuées en vue d'un spectacle pyrotechnique encadrées par les dispositions du décret n° 2010-580 du 31 mai 2010 relatif à l'acquisition, la détention et l'utilisation des artifices de divertissement et des articles pyrotechniques destinés au théâtre. [...]	La quantité totale de matière active ⁽³⁾ (QMA) sera supérieure à 1 kg et inférieure à 100 kg « information non communicable »	Déclaration avec contrôle périodique	-



N° Rubrique	Désignation de la rubrique	Caractéristiques des installations / activités	Régime*	Rayon**
4220.3	Produits explosifs (stockage de) , à l'exclusion des produits explosifs présents dans les espaces de vente des établissements recevant du public. 3. Produits classés en division de risque 1.3 et 1.4. [...]	La quantité équivalente totale de matière active ⁽¹⁾ de produits classés en division de risque 1.3 et 1.4. sera supérieure à 30 kg sans dépasser 100 kg « information non communicable »	Déclaration avec contrôle périodique	-
1435	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules.	Le volume annuel de carburant distribué sera inférieur à 500 m ³ au total « information non communicable »	Non classé	-
4110.2	Toxicité aiguë catégorie 1 pour l'une au moins des voies d'exposition , à l'exclusion de l'uranium et ses composés. 2. Substances et mélanges liquides	« information non communicable »	Non classé	-
4321	Aérosols extrêmement inflammables ou inflammables de catégorie 1 ou 2 ne contenant pas de gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou des liquides inflammables de catégorie 1.	« information non communicable »	Non classé	-
4331	Liquides inflammables de catégorie 2 ou catégorie 3 à l'exclusion de la rubrique 4330.	« information non communicable »	Non classé	-
4511	Dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie chronique 2	« information non communicable »	Non classé	-
4734.2	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphtas ; kérosènes (carburants d'aviation compris) ; gazoles (gazole diesel, gazole de chauffage domestique et mélanges de gazoles compris) ; fioul lourd ; carburants de substitution pour véhicules, utilisés aux mêmes fins et aux mêmes usages et présentant des propriétés similaires en matière d'inflammabilité et de danger pour l'environnement. 2. Pour les autres stockages	« information non communicable »	Non classé	-

(*) : A (Autorisation), E (Enregistrement), DC (Déclaration avec contrôle périodique), D (Déclaration), NC (Non Classé).

(**) : Rayon pour l'enquête publique (uniquement pour le régime A).

Le classement du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J au titre des ICPE proposé dans le tableau précédent appelle les éléments de justifications suivants :

« information non communicable »



Concernant la phase chantier, la déconstruction des surfaces imperméabilisées existantes recouvertes de béton et d'enrobé, en vue de leur réutilisation, nécessite l'emploi d'un équipement de concassage relevant d'un classement au titre de la rubrique 2515 « Broyage / concassage / criblage de produits minéraux artificiels ». A cet égard une demande de déclaration a été sollicitée par le groupement en charge des opérations de VRD préalables.

Au cours de la phase de chantier de construction :

- La production de béton pour la construction des bâtiments et des aires extérieures sera externalisée et ne nécessitera donc pas la mise en place d'une centrale à béton relevant de la rubrique 2518 de la nomenclature des ICPE.
- La production d'enrobés pour une partie des voiries et des stationnements sera également externalisée et ne nécessitera donc pas la mise en place d'une centrale d'enrobage relevant de la rubrique 2521 de la nomenclature des ICPE.

5.2.4. *Classement du projet par rapport à la Directive IED*

La directive 2010/75/UE relative aux émissions industrielles, directive IED, a pour objectif de parvenir à un niveau élevé de protection de l'environnement grâce à une prévention et à une réduction intégrées de la pollution provenant des activités industrielles et agricoles.

Elle est l'équivalent pour les risques chroniques de la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite SEVESO 3.

La transposition en droit français de la directive IED a repris ses dispositions en les inscrivant dans le cadre de la réglementation des Installations Classées. Ainsi les activités visées par le chapitre II de la directive IED et listées à l'annexe I de cette directive ont été directement introduites dans la nomenclature des Installations Classées par la création des rubriques « 3000 ».

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne relèvera d'aucune rubrique 3000 de la nomenclature des installations classées et ne relèvera donc pas des dispositions de la Directive IED.

Ne relevant pas des dispositions de la Directive IED (ni de l'obligation de constitution de garanties financières), la demande d'autorisation environnementale ne nécessite pas d'être complétée par « le rapport de base mentionné à l'article L. 515-30 » du Code de l'Environnement (sur l'état de pollution du sol et des eaux souterraines), ni par « la description des mesures prévues pour l'application des meilleures techniques disponibles prévue à l'article L. 515-28 » du Code de l'Environnement.

5.2.5. *Classement du projet par rapport à la Directive SEVESO 3*

5.2.5.1. *Présentation de la démarche de classement*

Depuis le 1^{er} juin 2015, la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite directive SEVESO 3 relative aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses est entrée en vigueur en remplacement de la directive SEVESO 2.

La directive SEVESO 3 est venue adapter en profondeur son champ d'application au regard du règlement sur la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et des mélanges, lié au règlement CLP.

Ainsi, la liste des substances concernées par la directive SEVESO 3 est alignée sur le nouveau système de classification des substances dangereuses du règlement CLP. Ce règlement établit de nouvelles méthodes de classification des substances (les Mentions de Dangers « H » remplacent les phrases de risque « R »).



La transposition en droit français de ces nouvelles dispositions a conduit à des modifications substantielles de la nomenclature des installations classées. Aussi chaque substance ou mélange « dangereux » peut être visé par une rubrique 4000 de façon nommément désignée ou via les risques qu'ils présentent.

Le classement sous une « rubrique 4xxx » est évalué en fonction des catégories, classes et mentions de danger (reportées sur la fiche de sécurité) chacune de ces rubriques étant désignée par de nouveaux seuils explicites « Seuil Bas » et « Seuil Haut » (le plus pénalisant est à retenir si une substance ou un mélange relève de plusieurs rubriques).

5.2.5.2. Principe de classement

En vertu de l'article R. 511-11 du Code de l'Environnement, un établissement peut relever d'un classement SEVESO par dépassement direct d'un seuil (« seuil bas » ou « seuil haut » précisés pour chaque rubrique dans la nomenclature ICPE) ou par la règle du cumul (en additionnant les quantités par mentions de dangers et en les comparant auxdits seuils).

A cet effet, pour une rubrique comprise entre 4100 et 4699, doit être comptabilisé l'ensemble des substances ou mélanges dangereux présentant la classe, catégorie ou mention de danger qu'elle mentionne, y compris les déchets visés par les rubriques 2700 à 2799 et les substances visées par les rubriques 4800 à 4899, mais à l'exclusion des substances ou mélanges dangereux nommément désignés aux rubriques 4700 à 4799, et 2760-4 et 2792.

Par ailleurs, pour l'application de la règle de dépassement direct seuil bas, « les rubriques ne mentionnant pas de quantité seuil bas ne sont pas considérées ».

« Concernant la règle de classement par cumul, l'alinéa II de l'article R. 511-11 précise que « les installations d'un même établissement relevant d'un même exploitant sur un même site répondent respectivement à la « règle de cumul seuil bas » ou à la « règle de cumul seuil haut » lorsqu'au moins l'une des sommes S_a , S_b ou S_c définies ci-après est supérieure ou égale à 1 :

- **Dangers pour la santé** : la somme S_a est calculée, pour l'ensemble des substances ou mélanges dangereux présentant les classes, catégories et mentions de danger visées par les rubriques 4100 à 4199 (y compris, le cas échéant, les substances ou mélanges dangereux nommément désignés aux rubriques 4700 à 4899 et les déchets visés par les rubriques 2700 à 2799), suivant la formule :

$$S_a = \sum q_x / q_{x,a}$$

- où « q_x » désigne la quantité de substance ou mélange dangereux « x » susceptible d'être présente dans l'établissement
- « $q_{x,a}$ » la quantité seuil bas ou la quantité seuil haut mentionnée à la rubrique 2760-3, 2792 ou numérotée 4700 à 4799 applicable, si la substance ou le mélange dangereux est visé par l'une de ces rubriques, ou sinon la quantité seuil bas ou la quantité seuil haut mentionnée à la rubrique applicable numérotée 4100 à 4199.

Si la substance ou le mélange dangereux est visé par plusieurs rubriques numérotées 4100 à 4199, la plus petite des quantités seuil bas ou seuil haut mentionnées par ces rubriques est utilisée.

- **Dangers physiques** : la somme S_b est calculée, pour l'ensemble des substances ou mélanges dangereux présentant les classes, catégories et mentions de danger visées par les rubriques 4200 à 4499 (y compris, le cas échéant, les substances ou mélanges dangereux nommément désignés aux rubriques 4700 à 4899 et les déchets visés par les rubriques 2700 à 2799), suivant la formule :

$$S_b = \sum q_x / q_{x,b}$$

- où « q_x » désigne la quantité de substance ou mélange dangereux « x » susceptible d'être présente dans l'établissement et



- « q x, b » la quantité seuil bas ou la quantité seuil haut mentionnée à la rubrique 2760-4,2792 ou numérotée 4700 à 4799 applicable, si la substance ou le mélange dangereux est visé par l'une de ces rubriques, ou sinon la quantité seuil bas ou la quantité seuil haut mentionnée à la rubrique applicable numérotée 4200 à 4499.

Si la substance ou le mélange dangereux est visé par plusieurs rubriques numérotées 4200 à 4499, la plus petite des quantités seuil bas ou seuil haut mentionnées par ces rubriques est utilisée.

- **Dangers pour l'environnement** : la somme Sc est calculée, pour l'ensemble des substances ou mélanges dangereux présentant les classes, catégories et mentions de danger visées par les rubriques 4500 à 4599 (y compris, le cas échéant, les substances ou mélanges dangereux nommément désignés aux rubriques 4700 à 4899 et les déchets visés par les rubriques 2700 à 2799), suivant la formule :

$$Sc = \sum q x / q x, c$$

- où « q x » désigne la quantité de substance ou mélange dangereux « x » susceptible d'être présente dans l'établissement,
- « q x, c » la quantité seuil bas ou la quantité seuil haut mentionnée à la rubrique 2760-4,2792 ou 4700 à 4799 applicable, si la substance ou le mélange dangereux est visé par l'une de ces rubriques, ou sinon la quantité seuil bas ou la quantité seuil haut mentionnée à la rubrique applicable numérotée 4500 à 4599.

Si la substance ou le mélange dangereux est visé par plusieurs rubriques numérotées 4500 à 4599, la plus petite des quantités seuil bas ou seuil haut mentionnées par ces rubriques est utilisée.

Pour l'application de la règle de cumul seuil bas, ne sont pas considérées dans les sommes Sa, Sb ou Sc les substances et mélanges dangereux nommément désignés aux rubriques 4700 à 4799 pour lesquels ladite rubrique ne mentionne pas de quantité seuil bas. Les substances dangereuses présentes dans un établissement en quantités inférieures ou égales à 2 % seulement de la quantité seuil pertinente ne sont pas prises en compte dans les quantités " qx " si leur localisation à l'intérieur de l'établissement est telle que les substances ne peuvent déclencher un accident majeur ailleurs dans cet établissement ».

5.2.5.3. *Inventaire des substances/mélanges relevant de la directive SEVESO 3 au sein du projet*

L'activité principale de réparation et d'entretien des aéronefs mise en œuvre au sein de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J nécessitera l'emploi et le stockage de substances et / ou de mélanges susceptibles d'être visés par la Directive SEVESO 3 via sa transposition en rubrique 4000.

A ce titre, un inventaire des substances / mélanges ainsi visés susceptibles d'être stockés dans le cadre du projet et de leurs principales caractéristiques de « dangers » a été réalisé, synthétisés dans le tableau ci-après.

« information non communicable »

Tableau 18 : Caractéristiques des substances/mélanges utilisés/stockés au sein de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J

« information non communicable »

Les substances et mélanges inventoriés dans le tableau précédent susceptibles d'être détenus au sein de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J seront stockés en très petites quantités unitaires et cumulées. Par ailleurs ces substances et mélanges sont des « équivalents militaires » de produits de maintenance relativement courants et ne contiennent pas de composés particulièrement préoccupants.



Notons enfin que d'autres substances et mélanges disposant d'un étiquetage issu du règlement européen CLP seront employés et stockés dans le cadre des activités liées au projet sans toutefois que ceux-ci ne relèvent d'un classement au titre des ICPE « **information non communicable** »

Par ailleurs, et pour rappel, d'autres produits relevant d'un classement au titre de rubriques issues de la transposition de la Directive SEVESO 3 dans la réglementation sur les ICPE seront stockés sur le site de Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J rappelés dans le tableau suivant.

Tableau 19 : Rappel des produits relevant d'un classement 4000 stockés au sein de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J

N° Rubrique	Désignation (abrégée) de la rubrique	Caractéristiques des installations / activités	Seuils SEVESO
4210.1.b	Produits explosifs 1. Fabrication ⁽¹⁾ , chargement, encartouchage, conditionnement ⁽²⁾ de, études et recherches, essais, montage, assemblage, mise en liaison électrique ou pyrotechnique de [...]	La quantité totale de matière active (3) (QMA) sera supérieure à 1 kg et inférieure à 100 kg « information non communicable »	Seuil bas : 10 tonnes Seuil haut : 10 tonnes
4220.3	Produits explosifs (stockage de) , à l'exclusion des produits explosifs présents dans les espaces de vente des établissements recevant du public. 3. Produits classés en division de risque 1.3 et 1.4.	La quantité équivalente totale de matière active (1) de produits classés en division de risque 1.3 et 1.4. sera supérieure à 30 kg sans dépasser 100 kg « information non communicable »	Produits classés 1.3. Seuil bas : 10 tonnes Seuil haut : 30 tonnes
4725.2	Oxygène (numéro CAS 7782-44-7)	La quantité d'oxygène stockée sera supérieure à 2 tonnes et inférieure à 200 tonnes « information non communicable »	Seuil bas : 200 tonnes Seuil haut : 2 000 tonnes
4734.2.c	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphthas ; kérosènes (carburants d'aviation compris) ; gazoles (gazole diesel, gazole de chauffage domestique et mélanges de gazoles compris) ; fioul lourd ; carburants de substitution pour véhicules, utilisés aux mêmes fins et aux mêmes usages et présentant des propriétés similaires en matière d'inflammabilité et de danger pour l'environnement. 2. Pour les autres stockages	« information non communicable »	Seuil bas : 2 500 tonnes Seuil haut : 25 000 tonnes



5.2.5.4. Application de la méthode de classement SEVESO 3 au projet d'étude

Afin de faciliter leur démarche, le ministère met en ligne un outil conçu pour apporter aux industriels une aide à la détermination du statut SEVESO de leur établissement.

Cet outil a été utilisé pour déterminer « le statut SEVESO » du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.

Le résultat de la saisie des données détaillées précédemment (mentions de dangers et quantités stockées) est synthétisé dans le tableau suivant.

Tableau 20 : Synthèse de la détermination du statut SEVESO du site : produits entretien / maintenance des aéronefs

« information non communicable »

Ce calcul est complété par les sommes des dangers des autres mélanges / substances (hors produits d'entretien / maintenance) suivantes :

« information non communicable »

Les quantités de substances et mélanges stockées au sein de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J seront très inférieures par cumul direct et / ou indirect aux seuils bas ou haut au sens de l'article R. 511-10 du Code de l'Environnement.

En d'autres termes, l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne sera pas visée par la Directive n°2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite « SEVESO 3 ».

Notons par ailleurs que l'analyse des quantités de produits dangereux relevant d'un classement au titre des rubriques 4000 à l'échelle de la BA105 fait apparaître que les cumuls ne dépassent pas non plus les seuils SEVESO.



5.3. Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements dits « IOTA » réalisés en vertu de la Loi sur l'Eau

La loi sur l'eau, intégrée dans le Code de l'Environnement, a fixé un certain nombre de dispositions pour une gestion équilibrée de la ressource en eau.

En particulier, elle prévoit de soumettre à déclaration ou à autorisation des « Installations », « Ouvrages », « Travaux » ou « Activités » regroupés sous l'acronyme IOTA, définis dans une nomenclature, en fonction des dangers qu'ils présentent et de la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les systèmes aquatiques.

La réforme de l'autorisation environnementale unique, évoquée précédemment, a intégré les demandes d'autorisation des IOTA dans ce nouveau régime, tout comme les autorisations pour les ICPE. Les demandes de Déclaration restent séparées tout comme pour les déclarations au titre des ICPE.

Dans les faits, de nombreuses activités mises en œuvre dans les installations classées relèvent à la fois de rubriques de la nomenclature des ICPE et d'une ou plusieurs rubrique(s) de la nomenclature des IOTA.

5.3.1.1. Classement actuel des IOTA au sein de la BA105

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera intégré dans le vaste ensemble de la Base Aérienne 105 d'Evreux qui relève du régime de l'Autorisation pour trois rubriques de la nomenclature des IOTA (R. 214-1 du Code de l'Environnement) synthétisées dans le tableau suivant.

Tableau 21 : Synthèse des IOTA existantes au sein de la BA 105 (régime de l'Autorisation)

Rubrique	Désignation de la rubrique	IOTA associés et régime
1.1.2.0.	TITRE Ier : PRÉLÈVEMENTS 1.1.2.0. Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé.	« information non communicable »
2.1.1.0.	TITRE II : REJETS 2.1.1.0. Stations d'épuration des agglomérations d'assainissement ou dispositifs d'assainissement non collectif devant traiter une charge brute de pollution organique au sens de l'article R. 2224-6 du code général des collectivités territoriales.	« information non communicable »
2.1.5.0.	TITRE II : REJETS 2.1.5.0. Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol.	« information non communicable »

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J s'intégrera dans l'exploitation de ces trois IOTA sans nécessiter de modification ni structurelle ni dimensionnelle de ces IOTA.



En ce qui concerne la rubrique 2.1.5.0. des précisions sont apportées dans le titre suivant.

5.3.1.2. Classement IOTA du projet d'accueil de l'unité des C-130J

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera réalisé au sein de la Marguerite n°2 de la Base Aérienne 105 d'Evreux qui est, en l'état actuel, en partie couverte par des surfaces imperméabilisées lesquelles concourent au classement de la BA105 sous le régime de l'Autorisation pour la rubrique 2.1.5.0.

Ces surfaces imperméabilisées seront déconstruites dans le cadre du programme de travaux, d'autres étant recrées pour satisfaire les usages futurs.

Par ailleurs des bassins de gestion des eaux pluviales seront créés relevant de la rubrique 3.2.3.0.

Le classement IOTA lié à ce projet est synthétisé dans le tableau suivant.

Tableau 22 : Classement du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J au titre des IOTA

Rubrique	Désignation de la rubrique	IOTA associés	Régime
2.1.5.0.-1	TITRE II : Rejets 2.1.5.0. Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol.	Les surfaces imperméabilisées liées au projet C-130J cumuleront environ 125 000 m ² soit 12,5 ha pour une surface active de 11,8 ha Ces surfaces s'intègrent au cumul de la BA105 81,3 ha et plus particulièrement aux 38,2 ha intégrées au « bassin versant de l'Eure ».	Autorisation
3.2.3.0.-2	Titre III : Impacts sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique Plans d'eau, permanents ou non : 2° Dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha	Les bassins à créer dans le cadre de l'UTAFa représenteront environ 0,166 ha de surface.	Déclaration

Au regard de l'imperméabilisation de surfaces, le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J est donc susceptible de relever « en propre » du régime de la déclaration pour la rubrique 2.1.5.0. et au cumul des 81,3 ha de surfaces imperméabilisées de la BA105 pour le régime de l'Autorisation. Parmi des 81,3 ha, 38,2 ha sont intégrées dans le bassin versant de l'Eure (la BA105 a la particularité d'être concernée par 2 bassins versants).

Notons que la différence nette entre les surfaces déconstruites et les surfaces à aménager dans le cadre du projet sera inférieure à la surface totale classée. Par ailleurs les eaux pluviales interceptées dans l'emprise du projet (UTAFa et centre de formation) ne sont et ne seront pas rejetées dans un milieu naturel mais dans le réseau canalisé de la Base Aérienne 105 d'Evreux.

Les conditions de gestion des eaux sont détaillées dans l'Etude d'Impact (Fascicule B du dossier) qui comporte une partie « Eau » portant sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, et l'analyse des schémas SDAGE/SAGE.

Le chapitre « Eau » de l'Etude d'Impact répond au contenu attendu pour un dossier au titre des IOTA (pas de contenu supplémentaire attendu au titre de l'article D. 181-15-1. du Code de l'Environnement).



5.4. Réglementation applicable

Ce titre présente les principaux textes réglementaires applicables au projet en matière de protection de l'environnement, ne se valant toutefois pas exhaustive.

5.4.1. Procédure de demande d'autorisation environnementale unique

Depuis le 1^{er} mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à la réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et pour les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale. Cette nouvelle procédure a été présentée dans le détail en tête de la 1^{ère} partie du dossier.

Cette modification prend sa source dans les trois textes réglementaires suivants :

- Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017.
- Décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017.
- Décret n° 2017-82 du 26 janvier 2017.

L'autorisation, demandée en une seule fois auprès du préfet de département, inclut un ensemble de législations applicables relevant de différents codes :

- Code de l'environnement : autorisation au titre des ICPE, autorisation au titre des IOTA, autorisation spéciale au titre de la législation des réserves naturelles nationales ou des réserves naturelles de Corse, autorisation spéciale au titre de la législation des sites classés, dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés, agrément pour l'utilisation d'OGM, agrément des installations de traitement des déchets, déclaration IOTA, enregistrement et déclaration ICPE, autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre.
- Code forestier : autorisation de défrichement.
- Code de l'énergie : autorisation d'exploiter les installations de production d'électricité.
- Code des transports, code de la défense et code du patrimoine : autorisation pour l'établissement d'éoliennes.

Ces modifications visent la simplification des différentes étapes de la demande, intégrant :

- Des échanges en amont du dépôt de dossier.
- Une évaluation environnementale recourant plus souvent à un examen préalable au cas par cas.
- Un régime contentieux modernisé.

Dans la même optique, l'articulation entre les règles d'urbanisme et la demande d'autorisation environnementale a été réformée.

- Le porteur de projet choisit librement le moment où il sollicite un permis de construire et ce dernier peut être délivré avant l'autorisation environnementale (sans pouvoir être exécuté toutefois avant la délivrance de l'AE).
- Le permis de démolir peut pour sa part recevoir exécution avant la délivrance de l'autorisation environnementale (sous conditions).
- Une modification du document d'urbanisme en cours peut être retenue.
- L'enquête publique est unique lorsqu'elle est requise pour les deux décisions (ICPE et PC).



L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J relève du régime de l'autorisation au titre des ICPE et suit de fait cette « nouvelle » procédure de demande d'autorisation environnementale unique. Son intégration dans le vaste ensemble de la BA105 fait que les eaux de surface qui y seront collectées nécessitent des conditions de gestion relevant du régime de l'Autorisation au titre des IOTA.

La demande d'autorisation environnementale pour ce projet est déposée à la fois au titre des ICPE et des IOTA (régime de l'Autorisation) et ne nécessite pas d'autres autorisations environnementales.

Toutefois ce projet relevant de la défense nationale certaines particularités de forme et de fond lui sont applicables au dehors du contexte général de l'autorisation environnementale « classique » comme cela était déjà le cas précédemment à cette réforme.

Au titre des autres législations, certaines particularités lui sont également applicables et notamment la dispense de demande de permis de construire en vertu de l'article R. 421-8 du Code de l'Urbanisme.

5.4.2. *Autres textes réglementaires applicables*

De manière non exhaustive, au-delà des textes créés et/ou modifiés par la réforme de l'autorisation environnementale, d'autres textes sont associés aux demandes ICPE.

- Articles L. 181-1 à L. 181-31 du Code de l'Environnement.
- Articles R. 181-1 à R. 181-56 du Code de l'Environnement.
- Article D. 181-15-2 du Code de l'Environnement.
- Article R. 511-9 du Code de l'Environnement fixant la Nomenclature des ICPE.
- Articles R. 512-34 et suivants du Code de l'Environnement, section 1 « Installations soumises à autorisation », fixant les conditions communes aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement relevant du régime de l'Autorisation.
- Loi du 3 janvier 1992 sur l'eau (abrogée par l'Ordonnance n°2000-914 du 18 septembre 2000).
- Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.
- Arrêté du 02 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.
- Arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.

Notons que le classement au titre des IOTA du projet ne le soumet pas à d'autres textes réglementaires ou d'autres compléments au titre de l'article D181-15-1 du Code de l'Environnement.



5.5. Rayon d'affichage et communes de l'enquête publique

La phase d'enquête publique a, elle aussi, été modifiée par la réforme de l'autorisation environnementale et notamment par l'Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 qui est venue créer la sous-section 2 « Phase d'enquête publique » aux articles R. 181-36 à 38 du Code de l'Environnement.

En vertu du tiret 4° de l'article R. 181-36, « Pour les projets relevant du 2° de l'article L. 181-1 » à savoir les ICPE, « les communes mentionnées au III de l'article R. 123-11 sont celles dont une partie du territoire est située à une distance, prise à partir du périmètre de l'installation, inférieure au rayon d'affichage fixé dans la nomenclature des installations classées [...] ».

Comme cela a été vu précédemment, le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J relèvera du régime de l'Autorisation pour la rubrique 2930 de la nomenclature des ICPE pour laquelle le rayon d'affichage de l'enquête publique est de 1 km.

Dans ce rayon sont intégrés les territoires des communes suivantes (toutes dans le département de l'Eure) :

- Fauville (commune d'implantation du projet),
- Huest (commune d'implantation du projet),
- le Vieil-Evreux (commune d'implantation du projet),
- Gauciel,
- Miserey.

Ce rayon d'affichage et les limites communales sont illustrés sur la figure suivante.

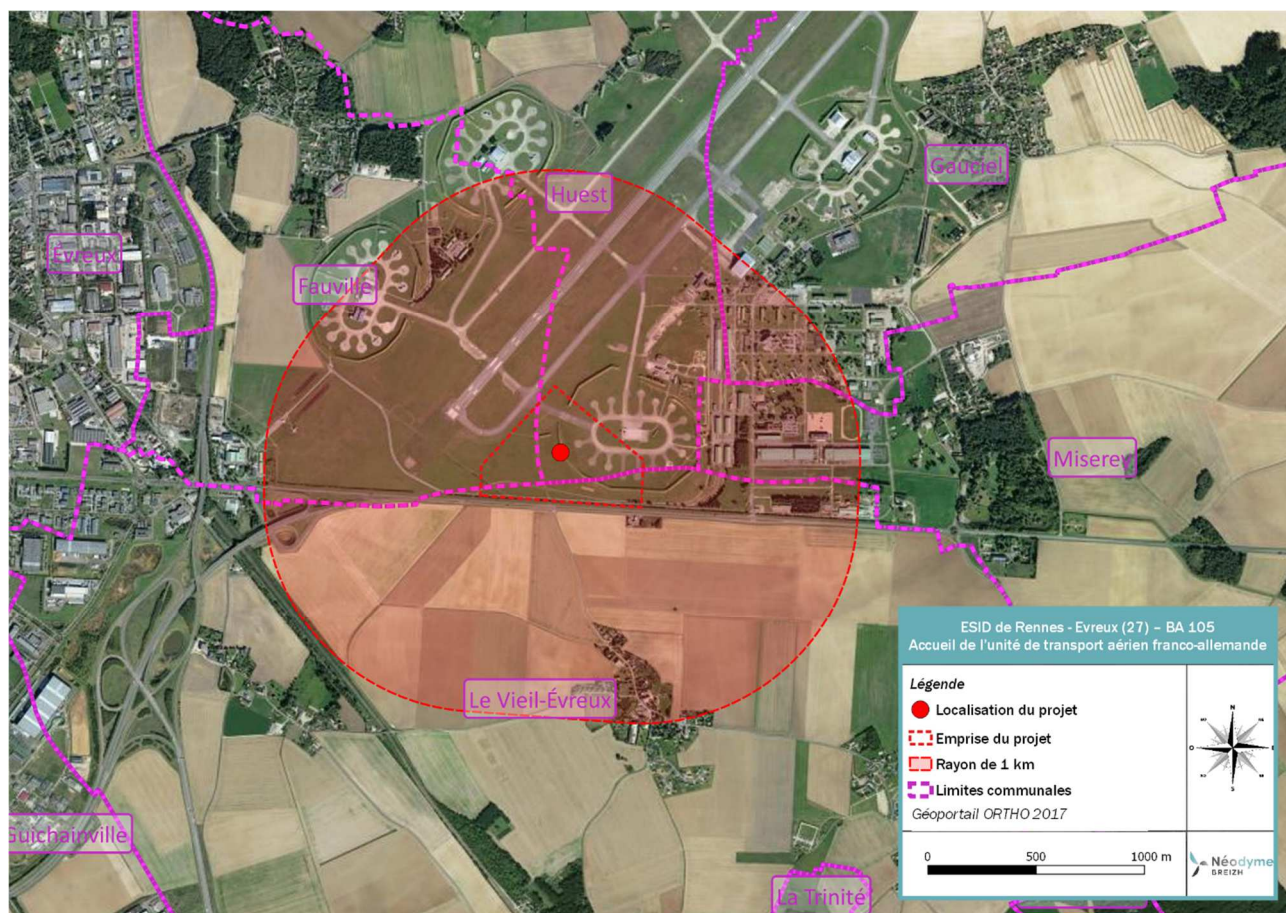


Figure 36 : Communes intégrées dans le rayon d'affichage de l'enquête publique



5.6. Présentation des documents d'urbanisme

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J occupe des parcelles cadastrales réparties entre les communes de Fauville, de Huest, et du Vieil-Evreux. Les dispositions d'urbanisme applicables dans ces secteurs sont proposées ci-après. Les données proviennent des mairies concernées sollicitées dans le cadre du dossier.

5.6.1. Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Huest

La commune de Huest dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 13 février 2014 et modifié pour la dernière fois le 19 décembre 2017 (source : mairie de Huest).

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J occupera une partie de la parcelle n°41 de la section OB du cadastre de cette commune. Cette parcelle est intégrée dans la zone Uzm du PLU communal.

En vertu de l'article 2 du règlement de cette zone Uzm : « les constructions et installations [sont autorisées dans cette zone, NdR] à condition qu'elles soient liées à l'exploitation d'une base aérienne ».

Le règlement d'urbanisme, et ceux des autres communes, sont reportés en annexe de l'Etude d'Impact.

5.6.2. Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Fauville

La commune de Fauville dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 19 décembre 2014 (source : mairie de Fauville).

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J occupera une partie de la parcelle n°1 de la section AE du cadastre de cette commune. Cette parcelle est intégrée dans la zone NM du PLU communal. La zone NM est définie dans ce document comme le secteur qui « couvre la partie de la base aérienne située sur le territoire communal de Fauville ».

En vertu de l'article 2 du règlement de cette zone NM : « les constructions ou installations d'intérêt public ou qui sont liés aux activités de la Base Aérienne sont autorisées ».

Le règlement d'urbanisme de la zone NM est reporté dans l'annexe vue précédemment.

Cette parcelle est concernée, outre les servitudes liées à la base aérienne, par une « servitude relative à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz ».

5.6.3. Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Vieil-Evreux

La commune du Vieil-Evreux dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 28 février 2008 et modifié le 12 décembre 2012 (source : mairie du Vieil-Evreux).

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J occupera une partie de la parcelle n°38 de la section ZE et de la parcelle n°1 de la section E du cadastre de cette commune. Ces parcelles sont intégrées dans la zone Nm du PLU communal. La zone Nm est définie dans ce document comme : « une zone naturelle et forestière » (N) dans un secteur réservé aux activités militaires (Nm) ».

En vertu de l'article 2 du règlement de cette zone Nm : « sont autorisées les constructions en lien avec les activités militaires ».



Le règlement d'urbanisme de la zone Nm est reporté dans l'annexe vue précédemment.

L'examen du plan des servitudes de la commune permet de constater que l'emprise du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J est concernée par plusieurs types de servitudes :

- PT3 et I3 relatives, respectivement, aux réseaux téléphoniques et de canalisation de gaz qui longent la RN13,
- PT2 relative aux transmissions radioélectriques « ligne Paris Caen II » qui précise une altimétrie minimale de 165 mNGF.

Par ailleurs la servitude I1 relative au pipeline d'hydrocarbures qui desservait auparavant la BA105 est indiquée sur le plan mais est caduque du fait du démantèlement de cet ouvrage.

5.6.4. Demande d'urbanisme associé au projet

Conformément à l'arrêté du 5 décembre 2008 et aux articles R. 422-1 et R. 422-2 du Code de l'Urbanisme, toute construction au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux est dispensée de toute formalité au titre du code de l'Urbanisme.

Une attention particulière sera toutefois apportée à la conformité du projet à l'ensemble de la réglementation en vigueur en matière d'Urbanisme.

5.6.5. Servitudes applicables au projet

5.6.5.1. Servitudes internes de la Base Aérienne 105 d'Evreux

L'exploitation de la Base Aérienne 105 d'Evreux conduit à l'application de servitudes de plusieurs natures détaillées dans les points suivants. Ces prescriptions particulières ont été identifiées dès la phase de réflexion autour du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ainsi sa conception permettra de répondre à l'ensemble des exigences associées à ces servitudes.

« information non communicable »

5.6.5.1.1. Servitude « information non communicable »

« information non communicable »

Figure 37 : Illustration de la servitude « information non communicable »

« information non communicable »

Figure 38 : Représentation de la servitude « information non communicable »

« information non communicable »

Cette servitude est prise en compte dans le cadre des études de conception et de construction du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J intégrant des hauteurs maximales aux différents aménagements.



5.6.5.1.2. Servitude « information non communicable »

« information non communicable »

Figure 39 : Représentation de la servitude « information non communicable »

Cette servitude est prise en compte dans le cadre des études de conception et de construction du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J intégrant des hauteurs maximales aux différents aménagements.

5.6.5.1.3. Servitude « information non communicable »

« information non communicable »

Figure 40 : Localisation des « information non communicable »

« information non communicable »

Figure 41 : Prescriptions applicables « information non communicable »

« information non communicable »

En effet, dans le cadre du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J le futur exploitant a porté une attention particulière et continue au maintien de la fonction essentielle apportée par « information non communicable » notamment en éloignant les installations et activités relevant d'un classement au titre des ICPE en dehors du « information non communicable »

5.6.5.1.4. Servitude « information non communicable »

« information non communicable »

Figure 42 : Schéma de principe « information non communicable »

5.6.5.1.5. Servitude « information non communicable »

« information non communicable »

La garantie du maintien de la sécurité des biens et des personnes assurée au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux sera renforcée dans le cadre du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.

5.6.5.1.6. Servitude « information non communicable »

« information non communicable »

Cette servitude est prise en compte dans le cadre des études de conception et de construction du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J intégrant des hauteurs maximales aux différents aménagements.

5.6.5.2. Servitudes d'utilité public extérieures à la Base Aérienne 105 d'Evreux

Les servitudes d'utilités public ont été citées dans la présentation des documents d'urbanisme précédemment.



6. CONDITIONS DE REMISE EN ETAT DU SITE APRES EXPLOITATION

6.1. Cadre législatif et réglementaire de la remise en état des ICPE

Le cadre législatif de la cessation d'activité et de la remise en état des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement relevant du régime de l'Autorisation est précisé dans la section 1 du chapitre II du titre Ier du livre V du Code de l'Environnement.

Cette section intègre un article unique L. 512-6-1 modifié dans le cadre de la réforme de l'Autorisation Environnementale (par l'ordonnance n°2017-80) dont le contenu est proposé ci-dessous.

Tableau 23 : Cadre législatif de la cessation d'activité et de la remise en état des ICPE relevant du régime de l'Autorisation

Article L. 512-6-1 du Code de l'Environnement

Lorsqu'une installation autorisée avant le 1er février 2004 est mise à l'arrêt définitif, son exploitant place son site dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 et qu'il permette un usage futur du site déterminé conjointement avec le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme et, s'il ne s'agit pas de l'exploitant, le propriétaire du terrain sur lequel est sise l'installation. A défaut d'accord entre les personnes mentionnées au premier alinéa, lorsque l'installation est mise à l'arrêt définitif, son exploitant place son site dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 et qu'il permette un usage futur du site comparable à celui de la dernière période d'exploitation de l'installation mise à l'arrêt.

Toutefois, dans le cas où la réhabilitation prévue en application de l'alinéa précédent est manifestement incompatible avec l'usage futur de la zone, apprécié notamment en fonction des documents d'urbanisme en vigueur à la date à laquelle l'exploitant fait connaître à l'administration sa décision de mettre l'installation à l'arrêt définitif et de l'utilisation des terrains situés au voisinage du site, le préfet peut fixer, après avis des personnes mentionnées au premier alinéa, des prescriptions de réhabilitation plus contraignantes permettant un usage du site cohérent avec ces documents d'urbanisme.

Pour un nouveau site sur lequel les installations ont été autorisées à une date postérieure de plus de six mois à la publication de la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, l'arrêté d'autorisation détermine, après avis des personnes mentionnées au premier alinéa, l'état dans lequel devra être remis le site à son arrêt définitif.

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J étant à considérer comme un site « nouveau » au titre des ICPE, les conditions de sa remise en état seront fixées dans son arrêté d'autorisation environnementale en accord avec le cadre réglementaire proposé ci-dessous.

Le cadre réglementaire de la cessation d'activité et de la remise en état des ICPE relevant du régime de l'Autorisation est pour sa part précisé dans la sous-section 5 de la section 1 du chapitre II du titre Ier du livre V du Code de l'Environnement.

Cette sous-section intègre les alinéas 1 à 6 de l'article R. 512-39 dont le contenu est proposé ci-dessous.



Tableau 24 : Cadre réglementaire de la cessation d'activité et de la remise en état des ICPE relevant du régime de l'Autorisation

Sous-section 5 : Mise à l'arrêt définitif et remise en état	
Article R. 512-39-1	<p>I. Lorsqu'une installation classée soumise à autorisation est mise à l'arrêt définitif, l'exploitant notifie au préfet la date de cet arrêt trois mois au moins avant celui-ci. Ce délai est porté à six mois dans le cas des installations visées à l'article R. 512-35. Il est donné récépissé sans frais de cette notification.</p> <p>II. La notification prévue au I indique les mesures prises ou prévues pour assurer, dès l'arrêt de l'exploitation, la mise en sécurité du site. Ces mesures comportent, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none">- 1° L'évacuation des produits dangereux, et, pour les installations autres que les installations de stockage de déchets, gestion des déchets présents sur le site ;- 2° Des interdictions ou limitations d'accès au site ;- 3° La suppression des risques d'incendie et d'explosion ;- 4° La surveillance des effets de l'installation sur son environnement. <p>III. En outre, l'exploitant doit placer le site de l'installation dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 et qu'il permette un usage futur du site déterminé selon les dispositions des articles R. 512-39-2 et R. 512-39-3</p>
Article R. 512-39-2	<p>I. — Lorsqu'une installation classée soumise à autorisation est mise à l'arrêt définitif, que des terrains susceptibles d'être affectés à nouvel usage sont libérés et que l'état dans lequel doit être remis le site n'est pas déterminé par l'arrêté d'autorisation, le ou les types d'usage à considérer sont déterminés conformément aux dispositions du présent article.</p> <p>II. — Au moment de la notification prévue au I de l'article R. 512-39-1, l'exploitant transmet au maire ou au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme et au propriétaire du terrain d'assiette de l'installation les plans du site et les études et rapports communiqués à l'administration sur la situation environnementale et sur les usages successifs du site ainsi que ses propositions sur le type d'usage futur du site qu'il envisage de considérer. Il transmet dans le même temps au préfet une copie de ses propositions.</p> <p>En l'absence d'observations des personnes consultées dans un délai de trois mois à compter de la réception des propositions de l'exploitant, leur avis est réputé favorable.</p> <p>L'exploitant informe le préfet et les personnes consultées d'un accord ou d'un désaccord sur le ou les types d'usage futur du site.</p> <p>III. — A défaut d'accord entre les personnes mentionnées au II et après expiration des délais prévus au IV et au V, l'usage retenu est un usage comparable à celui de la dernière période d'exploitation de l'installation mise à l'arrêt.</p> <p>IV. — Dans les cas prévus au troisième alinéa de l'article L. 512-6-1, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale peuvent transmettre au préfet, à l'exploitant et au propriétaire du terrain, dans un délai de quatre mois à compter de la notification du désaccord mentionnée au troisième alinéa du II, un mémoire sur une éventuelle incompatibilité manifeste de l'usage prévu au III avec l'usage futur de la zone tel qu'il résulte des documents d'urbanisme. Le mémoire comprend également une ou plusieurs propositions de types d'usage pour le site.</p> <p>V. — Dans un délai de deux mois après réception du mémoire, ou de sa propre initiative dans un délai de deux mois à compter de la notification du désaccord prévue au troisième alinéa du II, et après avoir sollicité l'avis de l'exploitant et du propriétaire des terrains, le préfet se prononce sur l'éventuelle incompatibilité manifeste appréciée selon les critères mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 512-6-1. Il fixe le ou les types d'usage qui devront être pris en compte par l'exploitant pour déterminer les mesures de remise en état.</p>



Sous-section 5 : Mise à l'arrêt définitif et remise en état

Article R. 512-39-3	<p>I. — Lorsqu'une installation classée soumise à autorisation est mise à l'arrêt définitif, que l'arrêt libère des terrains susceptibles d'être affectés à nouvel usage et que le ou les types d'usage futur sont déterminés, après application, le cas échéant, des dispositions de l'article R. 512-39-2, l'exploitant transmet au préfet dans un délai fixé par ce dernier un mémoire précisant les mesures prises ou prévues pour assurer la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 compte tenu du ou des types d'usage prévus pour le site de l'installation. Les mesures comportent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none">- 1° Les mesures de maîtrise des risques liés aux sols éventuellement nécessaires ;- 2° Les mesures de maîtrise des risques liés aux eaux souterraines ou superficielles éventuellement polluées, selon leur usage actuel ou celui défini dans les documents de planification en vigueur ;- 3° En cas de besoin, la surveillance à exercer ;- 4° Les limitations ou interdictions concernant l'aménagement ou l'utilisation du sol ou du sous-sol, accompagnées, le cas échéant, des dispositions proposées par l'exploitant pour mettre en œuvre des servitudes ou des restrictions d'usage. <p>Pour les installations visées à la section 8 du chapitre V du présent titre, le mémoire contient en outre l'évaluation et les propositions de mesures mentionnées à l'article R. 515-75.</p> <p>II. — Au vu notamment du mémoire de réhabilitation, le préfet détermine, s'il y a lieu, par arrêté pris dans les formes prévues à l'article R. 181-45, les travaux et les mesures de surveillance nécessaires. Ces prescriptions sont fixées compte tenu de l'usage retenu en tenant compte de l'efficacité des techniques de réhabilitation dans des conditions économiquement acceptables ainsi que du bilan des coûts et des avantages de la réhabilitation au regard des usages considérés.</p> <p>III. — Lorsque les travaux prévus dans le mémoire ou prescrits par le préfet sont réalisés, l'exploitant en informe le préfet.</p> <p>L'inspecteur de l'environnement disposant des attributions mentionnées au 2° du II de l'article L. 172-1 constate par procès-verbal la réalisation des travaux. Il transmet le procès-verbal au préfet qui en adresse un exemplaire à l'exploitant ainsi qu'au maire ou au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme et au propriétaire du terrain.</p>
Article R. 512-39-4	<p>I. — A tout moment, même après la remise en état du site, le préfet peut imposer à l'exploitant, par arrêté pris dans les formes prévues à l'article R. 181-45, les prescriptions nécessaires à la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 511-1.</p> <p>En cas de modification ultérieure de l'usage du site, l'exploitant ne peut se voir imposer de mesures complémentaires induites par ce nouvel usage sauf s'il est lui-même à l'initiative de ce changement d'usage.</p> <p>II. — A tout moment, après la remise en état du site effectuée par le tiers demandeur en application de l'article L. 512-21, le préfet peut imposer à ce tiers demandeur, par arrêté pris dans les formes prévues à l'article R. 181-45, les prescriptions nécessaires à la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 pour ce qui est de la réhabilitation réalisée par lui.</p> <p>En cas de modification ultérieure de l'usage du site, le tiers demandeur ne peut se voir imposer de mesures complémentaires induites par ce nouvel usage sauf s'il est lui-même à l'initiative de ce changement d'usage.</p>
Article R. 512-39-5	<p>Pour les installations ayant cessé leur activité avant le 1er octobre 2005, le préfet peut imposer à tout moment à l'exploitant, par arrêté pris dans les formes prévues à l'article R. 181-45, les prescriptions nécessaires à la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 511-1, en prenant en compte un usage du site comparable à celui de la dernière période d'exploitation de l'installation.</p>



Sous-section 5 : Mise à l'arrêt définitif et remise en état

Article R.512-39-6	Pour la cessation d'activité d'installations inscrites sur la liste prévue à l'article L. 517-1 et qui relèvent du ministre de la défense, ce ministre, en cas de désaccord entre les personnes mentionnées au II de l'article R. 512-39-2, sollicite pour l'application des dispositions du V de l'article R. 512-39-2 l'avis du préfet sur le ou les usages futurs du terrain à considérer.
--------------------	---

6.1.1. La remise en état dans le cadre de la réforme de l'Autorisation Environnementale

Comme cela a été présenté en introduction du dossier, la réforme de l'Autorisation Environnementale a été introduite par l'Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 créant l'article L. 181-8 du Code de l'Environnement.

Ainsi, pour son application, cette ordonnance s'est accompagnée de deux décrets n°2017-81 et n°2017-82 (signés le même jour) tous deux « relatifs à l'autorisation environnementale » créant les articles R. 181-1 à R. 181-56 du Code de l'Environnement, et l'article D. 181-15-2 qui fixe le contenu complémentaire du dossier de demande d'autorisation environnementale pour les projets relevant du 2° de l'article L. 181-1 à savoir les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Ce dernier précise que « lorsque l'autorisation environnementale concerne un projet relevant du 2° de l'article L. 181-1, le dossier de demande est complété dans les conditions suivantes [...] : 11° Pour les installations à implanter sur un site nouveau, l'avis du propriétaire, lorsqu'il n'est pas le pétitionnaire, ainsi que celui du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation ; ces avis sont réputés émis si les personnes consultées ne se sont pas prononcées dans un délai de quarante-cinq jours suivant leur saisine par le pétitionnaire ».

6.2. Propositions de remise en état par le demandeur

Dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires rappelées ci-avant, en cas de cessation d'activité de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J, un mémoire sera adressé au CGA (Contrôle Général des Armées) à l'attention de l'inspecteur de l'environnement et transmis au DPMA (Direction des Patrimoines, de la Mémoire et des Archives) 3 mois avant la date d'arrêt prévue, comprenant les mesures prévues à l'article R. 512-39-1 du Code de l'Environnement.

Ce mémoire intégrera un historique des différentes modifications et des événements ayant pu engendrer une atteinte à l'environnement.

Les mesures prises seront les suivantes :

- évacuation et élimination, par des entreprises autorisées, de tous les produits dangereux et déchets présents sur le site,
- nettoyage de la totalité du site,
- démontage et évacuation de tout matériel et/ou bâtiment non compatible avec l'usage futur de la parcelle,
- condamnation de l'accès au site (clôture, grille d'entrée...) et des éléments potentiellement dangereux.

Ces dispositions permettront de rendre le terrain dans un état compatible avec les usages prescrits dans les règlements d'urbanisme opposables sur les parcelles, en l'occurrence dans un état compatible avec les activités de la Base Aérienne 105 d'Evreux.