



Base Aérienne 105 Evreux (27)

— Atelier de réparation et d'entretien d'aéronefs

Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J

Dossier de demande d'autorisation environnementale - Fascicule D2

Résumé non technique de l'Etude d'Impact (article R. 122-5 du Code de l'Environnement)

Version Enquête Publique



FICHE SIGNALÉTIQUE

Exploitant

Raison sociale :	Base Aérienne 105 - Commandant Viot
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 D2 – Résumé non technique de l'étude d'impact

Version	Date	Nature des modifications
c	26/11/2019	Version "Enquête Publique"

LISTE DES INTERVENANTS



NEODYME - Siège Social

6 rue de la Douzillère
37300 JOUE-LES-TOURS
www.neodyme.fr/fr-FR/



NEODYME Breizh

Carré ROSENGART – 16 quai Armez
22000 SAINT-BRIEUC
Tél. : 02 96 65 79 31 – contact@neodyme.bzh
www.neodyme.bzh

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 -Siège Social
6 rue de la Douzillère
37300 JOUE-LES-TOURS
www.neodyme.fr/fr-FR/



NEODYME Breizh
Carré ROSENGART – 16 quai Armez
22000 SAINT-BRIEUC
Tél. : 02 96 65 79 31 – contact@neodyme.bzh
www.neodyme.bzh



SOMMAIRE

Contexte de l'Étude d'Impact.....	5
Etat initial du site et de son environnement.....	7
Analyse des incidences du projet.....	11
Synthèse de l'étude d'impact.....	23

CONTEXTE DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Le deuxième fascicule (B) du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale se compose d'une Étude d'Impact telle que mentionnée à l'article L. 181-8 du Code de l'Environnement, prévue à l'article L. 122-1 de ce même Code et dont le contenu est précisé à l'article R. 122-5.

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux se composera des principales installations suivantes : un bâtiment principal d'environ 17 110 m² pour la maintenance et la logistique des avions composé notamment de 3 halls de maintenance / réparation d'environ « information non communicable », un bâtiment de locaux « tertiaires » pour le commandement et les opérations, un bâtiment séparé de « information non communicable » pour le stockage de gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit, un bâtiment séparé de « information non communicable » pour le stockage d'oxygène, une aire aéronautique extérieure d'environ « information non communicable » pour le stationnement des aéronefs reliée au « information non communicable », des parkings et voiries et divers équipements (clôtures, merlons, poste d'accueil, bassins de gestion des eaux, etc).

Les installations et activités projetées ont été résumées dans le Fascicule D1 accompagnant la demande d'autorisation environnementale.

Ce projet relève de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sous le régime de l'Autorisation, mais aussi de la rubrique 39 « Travaux, constructions et opérations d'aménagement » du tableau annexe à l'article R. 122- 2 du Code de l'Environnement.

Pour cette deuxième raison, une Etude d'Impact est à fournir de manière systématique au dossier de demande environnementale, ce qui a été confirmé lors des échanges préalables entretenus avec le CGDD.



Le projet relève également de la législation des Installations / Ouvrages / Travaux / Activités (IOTA) sous le régime de l'Autorisation.

Aucune formalité de cadrage préalable au titre de l'article L. 122-1-2 du Code de l'Environnement n'a été exercée par le demandeur, une réunion informelle s'est tenue en amont du dépôt de la demande auprès du CGA (Contrôle Général des Armées), notamment autour du contenu de l'étude d'impact.

En ce qui concerne son contenu, l'étude d'impact déposée dans le cadre du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale pour le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J contient les attendus précisés par l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement.

Cette étude d'impact a été menée de manière proportionnée à la fois aux enjeux présentés par l'environnement du site qu'aux incidences attendues, sans toutefois mettre de côté certains des aspects environnementaux.

Cette étude d'impact a été menée à différentes échelles selon les aspects environnementaux considérés parmi lesquels il est possible de citer : le périmètre d'exploitation de l'unité C-130J, la Base Aérienne 105 d'Evreux dans laquelle elle s'intégrera, le territoire des trois communes d'implantation (Fauville, Huest et le Vieil-Evreux) et ceux des communes intégrées dans le rayon d'affichage de l'enquête publique, et au-delà pour certains domaines d'étude (plans, programmes, schémas à l'échelle de l'intercommunalité, du département, de la région, etc.).

Cette étude intègre également une analyse des incidences du projet avec les « autres projets connus » tel que le précise la réglementation, mais aussi avec les autres projets connus au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux.

Pour la réalisation de cette étude d'impact, la Base Aérienne 105 d'Evreux s'est adjoint l'accompagnement d'un Bureau d'Études spécialisé en environnement et en risques industriels, en l'occurrence NEODYME, dont elle s'est assurée de la compétence dans ce domaine.

L'étude d'impact déposée dans le cadre du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J est résumée dans le présent Fascicule (D2) dudit dossier conformément au 1° du II. de l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement.

Relevant de la Défense Nationale, le projet comporte des enjeux qu'il convient de protéger notamment vis-à-vis des actes de malveillance. Dans ce cadre, certaines informations potentiellement sensibles doivent être limitées dans leur diffusion.

La présente version du résumé de l'Etude d'Impact 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 » a servi de base de travail. Les éléments « non retranscrits » dans la présente version « enquête publique du résumé de l'Etude d'Impact » 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 l'Etude d'Impact et de son résumé.



ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

La première partie de l'Étude d'impact sur l'Environnement a consisté à préciser l'état actuel des terrains du projet Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux et des composantes de leur environnement pour en déterminer la sensibilité récapitulée dans le tableau suivant.

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu
Environnement naturel		
Sensibilité biologique et écologique du terrain	Absence d'habitats d'intérêt. Absence de Flore et de Faune protégée	Faible
Habitats et continuités écologiques	Absence d'éléments de la trame verte et bleue sur et aux abords du site d'étude. Objectif du SRCE non adapté au contexte local.	Nulle à faible
NATURA 2000	Pas de site NATURA 2000 dans un rayon de 3 km. Absence de continuité et/ou de relations entre le site d'étude et le réseau NATURA 2000	Nulle à faible
Zones naturelles d'intérêt bénéficiant de Protections Règlementaires	Arrêté de Protection de Biotope : absence dans un rayon de 5 km. Réserve Naturelle Nationale et Régionale (RNN et RNR) : absence dans un rayon de 25 km. Parc national : absence en région Normandie. Réserve nationale de chasse et de Faune sauvage : absence en région Normandie. Réserve biologique : absence dans un rayon de 30 km	Nulle à faible
Zones naturelles d'intérêt bénéficiant de Protections Contractuelles	Parc national (aires d'adhésion) : absence en région Normandie. Parc Naturel Régional (PNR) : absence dans un rayon de 20 km. Parc naturel marin : absence dans un rayon de 80 km	Nulle à faible
Zones naturelles d'intérêt bénéficiant de protection par maîtrise foncière	Sites du Conservatoire du Littoral : absence dans un rayon de 60 km. Site acquis des Conservatoires d'espaces naturels : le plus proche à 1,5 km (site archéologique du Vieil-Evreux)	Nulle à faible
Zones naturelles d'intérêt bénéficiant de protection par convention	Zone humide protégée par la convention de Ramsar : absence dans un rayon de 60 km. Réserves de biosphère : absence en région Normandie. Aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne (ASPIM) : absence en région Normandie. Zones marines protégées de la convention Oslo-Paris (OSPAR) : absence en domaine terrestre. Aires spécialement protégées de la convention de Carthagène : absence en région Normandie. Biens inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO : absence dans un rayon de 60 km	Nulle à faible



Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu
Stratégie de Création des Aires Protégées (SCAP)	Aucun secteur SCAP n'est plus proche que les espaces cités précédemment	Nulle à faible
Zones d'intérêt écologique sans portée réglementaire	ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) : la plus proche est distante de 2 km du site. ZICO (Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux) : absence dans un rayon de 20 km	Nulle à faible
Autres types de zones naturelles d'intérêt et ou patrimoniales	Inventaire du patrimoine géologique : absence dans un rayon de 5 km. Tourbières : absence d'inventaire. Sites inscrits / classés : absence de site classé / inscrit « naturel ». Réserve biologique de l'ONF : absence dans un rayon de 3 km. Zones Humides (hors ZH RAMSAR) : absence de potentialité de zone humide des terrains d'étude. Espaces naturels sensibles du Conseil Général : absence à proximité immédiate du secteur d'étude	Nulle à faible
Cadre physique		
Relief et topographie	Non contraignant : terrain plat	Nulle à faible
Paysages	Non contraignant : en zone anthropisée	Nulle à faible
Géologie	Non contraignant : alternance de couches sédimentaires	Nulle à faible
Sismicité	Non contraignant : zone d'aléa sismique très faible	Nulle à faible
Météorologie	Non contraignant : absence de phénomènes climatiques extrêmes récurrents	Nulle à faible
Milieux aquatiques		
Hydrogéologie	Non contraignant : nappe profonde et protégée contre les activités de surface	Nulle à faible
Ouvrages de prélèvement d'eau	Absence d'ouvrage de prélèvement d'eau public. « information non communicable »	Modéré
Réseau hydrographique	Absence de cours d'eau à proximité. Cours d'eau récepteur des eaux pluviales (l'Eure) en bon état écologique et dégradé en état chimique par la présence d'HAP	Nulle à faible



Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu
Risque inondation	Inondation par débordement : non concerné. Inondation par remontée de nappes : non concerné. Autres aléas d'inondation : non concerné	Nulle à faible
Schémas de gestion des eaux	Orientations / Dispositions / Mesures du SDAGE Sein Normandie 2016.2021 applicables. Absence de SAGE	Faible
Contexte socio-économique / Occupation des sols		
Populations	Non contraignant : site d'étude intégré sur le secteur depuis des décennies	Nulle
Habitats	Non contraignant : absence dans un rayon de 500 m. Habitats dispersés au-delà. Interdiction de nouvelles habitations (règlements du PLU)	Nulle à faible
ERP	Non contraignant : absence d'ERP pour un public « sensible » à proximité	Nulle à faible
Occupation des sols	Occupation réservée au secteur du projet d'étude	Nulle à faible
Distances de recul	Non contraignant : distances prises en compte dès la conception du projet	Nulle à faible
Voies de communications	Bonne desserte routière du secteur. Servitudes aéronautiques prises en compte dès la conception du projet	Nulle à faible
Émissions lumineuses	Non contraignant	Nulle
Patrimoine culturel	Non contraignant : absence d'éléments protégés ou présentant un intérêt patrimonial sur le secteur	Nulle à faible
Urbanisme	Vocation des secteurs des PLU des trois communes concernées réservée aux activités militaires Servitudes aéronautiques et autres prises en compte dès la conception du projet	Nulle à faible
Environnement sonore	Niveaux sonores en « état initial » importants mais en rapport avec le Pan d'Exposition au Bruit de la base	Modéré
Qualité de l'air		
Mesures de la qualité de l'air	Respect des valeurs limites et absence de dépassements des objectifs de qualité de l'air	Nulle à faible



Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu
Poussières	Absence	Nulle à faible
Odeurs	Absence	Nulle à faible
Sols et Sous-Sols		
Lithologie	Non contraignant : alternance de couches sédimentaires	Nulle à faible
Qualité des sols	Absence de pollution des sols	Nulle à faible
Risques naturels	Non contraignant	Nulle à faible
Risques technologiques	Hors zones de dangers des installations internes et externes	Nulle à faible
Sites Sols Pollués	Site BASOL éloigné. Plusieurs sites BASIAS et ICPE sur le secteur mais absence de contrainte	Nulle à faible

L'analyse de l'état actuel des terrains d'implantation du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux et de leur environnement local ne fait pas apparaître de sensibilité particulière pour la majorité des compartiments étudiés notamment au regard de leur intégration au sein d'une base aérienne et de leur anthropisation consécutive depuis près d'un siècle pour les activités militaires.

La présence de « information non communicable » sur le secteur constitue le seul élément de sensibilité particulière au terme de l'analyse de l'état initial. Le deuxième domaine « sensible » concerne l'environnement sonore du fait de la navigation aérienne sur le site toutefois celle-ci est inhérente au fonctionnement de la BA105 mais aussi au projet d'étude.

Le caractère existant de la Base Aérienne 105 d'Evreux mais aussi les occupations précédentes sur le secteur de la Marguerite M2 choisi pour accueillir le projet permet de constater que la sensibilité de l'environnement ne semble pas rédhibitoire pour le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J. Malgré cela, le demandeur s'est attaché à imposer à son maître d'ouvrage dès la conception toutes les dispositions nécessaires à un haut niveau de protection de l'environnement.

Au regard de cette sensibilité environnementale, l'analyse de l'incidence du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J s'est ensuite attachée à prendre en compte les incidences par compartiments de l'environnement et à déterminer les mesures d'évitement et de réduction nécessaires à leur prise en compte.



ANALYSE DES INCIDENCES DU PROJET

Incidence du projet sur la consommation de terres

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera implantée sur trois communes et quatre parcelles cadastrales (en partie) plus une zone non cadastrée sur une surface totale d'environ 264 000 m².

Ce terrain est dans sa totalité intégré au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux et a déjà été exploité pour des activités similaires de réparation et à l'entretien d'aéronefs (relevant également de la rubrique ICPE n°2930) entre 1953 et 1999.

Ces terrains sont exclusivement réservés aux occupations relatives à la Défense Nationale, aussi le projet ne sera pas à l'origine d'une consommation de sols à vocation d'autres usages.

Compatibilité du projet avec les règles d'urbanisme

Les terrains du projet ont la particularité d'être partagés entre les communes de Fauville, d'Huest et du Vieil Evreux.

Les documents d'urbanisme applicables réservent ces terrains aux seules activités en lien avec le fonctionnement de la Base Aérienne, toute autre occupation étant formellement prescrire et pour cause.

Dans ce cadre le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J est compatible avec les vocations urbanistiques des zonages d'urbanisme des communes concernées.

En vertu de l'article R. 421-8 du Code de l'Urbanisme, les constructions situées à l'intérieur des aérodromes militaires (ce qui est le cas du projet) sont dispensées de toute formalité au titre de ce Code et ainsi le Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne nécessite pas de demande de permis de construire.

Malgré cela le demandeur et son maître d'ouvrage se sont assurés et s'assureront de la conformité du projet avec la réglementation applicable en matière d'Urbanisme.

Incidence du projet sur l'usage agricole des terres

Une partie des terrains de la Base Aérienne 105 d'Evreux est référencée en « Prairie permanente – herbe prédominante » au titre agricole, pour autant aucun usage de ce type n'en est évidemment fait.



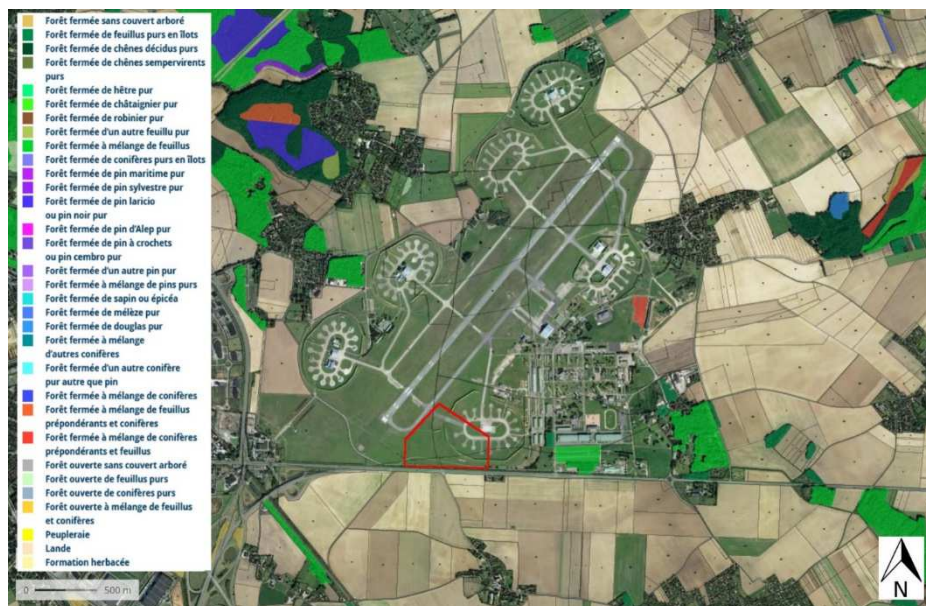
Les surfaces concernées sont fauchées régulièrement dans le cadre de l'entretien du site. La construction et l'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J n'entreront nullement en conflit avec l'usage agricole des terres ni avec la production de produits agricoles labellisés ou non sur le secteur.

Incidence du projet sur l'usage sylvicole des terres

Les espaces boisés sont tout à fait incompatibles avec les activités aéroportuaires et ce pour des raisons de maintien des champs de visibilité et pour éviter l'attrait des volatiles (le péril aviaire est l'un des risques les plus importants pour la navigation aérienne en raison des risques de collision).



A cet égard très peu d'arbres, même avec une vocation ornementale, sont plantés au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux et aucun arbre n'est en place dans l'emprise du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J au regard de sa proximité immédiate de la piste.



La construction et l'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J n'entreront nullement en conflit avec l'usage sylvicole des terres et ne nécessiteront pas de coupes d'arbres. Quelques essences ornementales seront plantées dans le cadre de l'aménagement paysager du projet tout en conservant les exigences de sécurité précédemment exposées.

Incidence du projet sur les mouvements de matériaux des sols

La construction de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J nécessitera une phase chantier préalable d'importance.

Cette phase a débuté et se prolongera sur l'année 2019 par des travaux de dépollution pyrotechnique de ce secteur au regard de la présence dans les sols de restes de bombardements et d'autres éléments indésirables.

Ensuite une phase chantier de déconstruction des installations existantes sera engagée qui concernera à la fois les dalles en béton existantes (73 800 m²), des voies aéronautiques en enrobés (17 100 m²) et des merlons dans leur configuration actuelle (74 000 m³).

Les bétons déconstruits seront concassés et les merlons de terres seront mis en dépôt durant la phase chantier afin d'être réutilisés, à l'exception des éléments indésirables contenus dans les terres, en deuxième emploi pour le projet respectivement pour les sous couches ou pour les merlons futurs.

Une économie importante de mouvements de matériaux sera donc réalisée dans le cadre du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J par la réutilisation des matériaux existants en remplacement de matériaux « neufs », limitant également les inconvénients liés à ces mouvements (trafic routier).

Les travaux de construction des installations de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J nécessiteront pour leur part l'utilisation de matériaux dans des quantités importantes (au regard des caractéristiques dimensionnelles des bâtiments et des surfaces à aménager) et notamment : des matériaux minéraux de couches de forme pour les aires aéronautiques, des matériaux minéraux pour « fabriquer » le béton nécessaire aux bâtiments (environ 50 000 m³ estimés), des matériaux minéraux pour « fabriquer » les enrobés des voies aéronautiques, des matériaux métalliques pour la structure des bâtiments et notamment leur toiture, etc.

Les quantités de matériaux nécessaires pour la réalisation des installations de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sont à ce jour estimatives.

Toutefois, aucune alternative n'est disponible pour réduire cette consommation de matériaux provenant d'installations extérieures, la réutilisation des matériaux en place permettant toutefois pour rappel de diminuer ce solde net.

Aucun de ces matériaux ne sera « extrait » au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux.



Incidence du projet sur la ressource en eau

Incidence du projet sur les prélèvements d'eau

L'eau consommée au sein de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera prélevée à partir du « **information non communicable** » et sera utilisée pour la consommation humaine et les besoins sanitaires, et pour le lavage et l'entretien courant des sols et des bâtiments.

L'estimation des consommations d'eau de réseau se situent aux alentours de « **information non communicable** » par an représentant environ « **information non communicable** » du volume d'eau autorisé « **information non communicable** ».

Cette eau proviendra « **information non communicable** » autorisés au titre de « **information non communicable** ».

La consommation d'eau en phase chantier sera notable en relation avec la présence importante de personnels extérieurs durant cette phase.

Incidence du projet sur les eaux souterraines

Le compartiment des eaux souterraines est particulièrement sensible dans le cas du projet (notamment au terme de l'analyse de l'état initial de l'environnement) puisque le secteur accueille « **information non communicable** ».

En terme quantitatif, l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J nécessitera une consommation d'eau pouvant être assurée par « **information non communicable** » sans modification ni des équipements ni de l'autorisation.

En terme qualitatif, la Base Aérienne 105 d'Evreux a sollicité « **information non communicable** ». Dans un double avis rendu au cours de l'année 2018, ce professionnel « valide » les conditions d'aménagement du projet.

Toujours en terme qualitatif, toutes mesures seront prises pour éviter toute dégradation de la qualité des eaux souterraines par une pollution en surface et notamment en imperméabilisant les surfaces en lien avec l'exploitation.

Cette protection d'étanchéité de surface permettra d'éviter toute percolation en situation normale mais aussi en cas d'un éventuel déversement accidentel vers les sols et les eaux souterraines.

Les eaux pluviales collectés sur ces surfaces feront l'objet de mesures de gestion synthétisées ci-après permettant d'assurer l'absence de rejets polluants notables au milieu que cela soit en situation normale ou accidentelle.

Durant la phase de chantier, une attention tout à fait particulière sera également portée à la protection des eaux souterraines. A cet effet, plusieurs mesures seront intégrées dans le plan de prévention qui intégrera différentes contraintes environnementales pour « un chantier propre » et notamment : 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 socle de mesures provient notamment des recommandations formulées par « **information non communicable** ».

De manière encore plus spécifique, des mesures seront prises au niveau des « **information non communicable** ».

Enfin, sur tout le périmètre des mesures en lien avec la détention des produits susceptibles d'engendrer une pollution des sols et des eaux souterraines et de regroupement des déchets seront mises en application.

Toutes ces dispositions permettront d'éviter les situations accidentelles en surface durant la phase temporaire de chantier comme en exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J pouvant se traduire par voie de transfert par une incidence sur les sols sous-jacents et les eaux souterraines.

Incidence du projet sur les rejets d'eaux

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera à l'origine de la production d'effluents aqueux de plusieurs natures : des eaux sanitaires produites au niveau des locaux sanitaires, des eaux dites « industrielles » constituées ponctuellement des eaux de lavage des aéronefs et pour leur dégivrage, des eaux



pluviales non susceptibles d'être polluées et des eaux pluviales recueillies sur les aires extérieures dites de ruissellement susceptibles d'être polluées.

Ces différentes catégories d'effluents aqueux seront traitées différemment selon leur nature afin de s'assurer que leur rejet ne soit pas à l'origine d'une incidence notable sur le milieu récepteur final tant quantitative que qualitative.

- **Incidence des rejets d'eaux usées d'origine sanitaire**

Les eaux usées d'origine sanitaire produite au niveau de la Base Aérienne 105 d'Evreux sont traitées dans une station d'épuration interne dimensionnée pour recevoir un débit en entrée « **information non communicable** ». Cette station d'épuration est autorisée au titre de la législation sur les « IOTA ».

La mise en exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera à l'origine de la production d'eaux usées d'origine sanitaire collectées au niveau des différents locaux à cet usage en lien avec la présence de personnel.

L'estimation de ce projet représentera un débit de « **information non communicable** » du flux en entrée de la station d'épuration. Le raccordement du projet au réseau EU de la base ne nécessitera aucune modification de cette station d'épuration qui est à même d'accueillir ce flux supplémentaire.

En phase chantier les eaux usées produites seront collectées dans les « cabanes » de chantier des entreprises sans impact particulier sur le réseau.

- **Incidence des rejets d'eaux industrielles**

Aucun procédé en lien avec la réparation et l'entretien des aéronefs au sein des bâtiments du projet ne sera à l'origine de la production d'eau industrielle.

Toutefois dans le cadre de ce projet une aire aéronautique dite « **information non communicable** ». Au niveau de cette aire des opérations de lavage et de dégivrage des aéronefs seront ponctuellement réalisées.

L'effluent produit lors des opérations ponctuelles de lavage des aéronefs sera traité par un dispositif de type déboureur / séparateur d'hydrocarbures (spécifique aux eaux de lavage) avant rejet au réseau eaux pluviales en aval.

L'effluent produit lors des opérations de dégivrage des aéronefs sera pour sa part spécifiquement collecté lors de ces opérations par l'actionnement d'une vanne de barrage aménagée sur le réseau afin d'être regroupé dans une cuve. Cet effluent sera périodiquement évacué à partir de cette cuve pour être traité dans une

installation extérieure autorisée sous le statut de déchet.

Concernant la phase de chantier, aucun effluent industriel ne sera rejeté sur place. Les éventuels effluents produits durant cette phase seront regroupés par les entreprises en charge des travaux avant d'être évacués pour être traités dans une installation extérieure autorisée sous le statut de déchet.

- **Incidence des rejets d'eaux pluviales non susceptibles d'être polluées**

Les eaux pluviales non susceptibles d'être polluées produites dans l'emprise de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J seront les eaux pluviales qui ne seront pas susceptibles d'entrer en contact avec des aires imperméabilisées au sol sur lesquelles circulent des engins, et seront donc les eaux pluviales recueillies sur les toitures des bâtiments et les espaces verts.

Les eaux des bâtiments seront dirigées vers un bassin de gestion des eaux pluviales spécifique d'un volume de « **information non communicable** » pour assurer une gestion quantitative (régulation du débit avant rejet). En sortie de bassin ces eaux seront rejetées dans le réseau EP de la BA105 et ne seront pas à l'origine d'une incidence notable ni en termes de qualité (eaux non susceptibles d'être polluées) ni en termes de quantité (respect du débit de fuite « naturel ») sur le milieu en aval.

- **Incidence des rejets d'eaux pluviales susceptibles d'être polluées**

Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées produites dans l'emprise de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J seront celles susceptibles d'être entrées en contact avec une surface imperméabilisée (autre qu'une toiture de bâtiment) et d'y avoir lessivé des polluants.

Ces surfaces concernent à la fois les aires aéronautiques et les aires de circulation des engins terrestres.

Ces eaux seront dans leur intégralité dirigées vers « **information non communicable** » bassins de gestion des eaux pluviales pour assurer une gestion quantitative (régulation du débit avant rejet comme pour les EP non polluées) qui seront équipés d'un déboureur / séparateur hydrocarbures pour une gestion qualitative (pour l'épuration des eaux). Ces bassins présenteront des volumes de : 4 300 m³ pour « **information non communicable** », de 720 m³ pour « **information non communicable** » et de 200 m³ pour « **information non communicable** ».



La mise en place de plusieurs bassins répondra à une logique de gestion séparative des secteurs au regard des dimensions du projet. Ces bassins seront équipés d'une vanne de barrage pour les isoler du réseau en aval en cas de situation accidentelle. Ces dispositifs seront adaptés pour la gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales lesquelles feront l'objet d'une autosurveillance au titre des ICPE.

Les modalités de gestion des eaux pluviales font l'objet d'une note complète rédigée dans le cadre de l'étude d'impact explicitant le détail du volume de la (des) capacité(s) de rétention des eaux pluviales en cohérence avec les surfaces collectées.

- **Incidence des rejets d'effluents en situation accidentelle**

Un autre type d'effluent aqueux sera susceptible d'être produit en situation accidentelle, notamment en cas d'incendie duquel l'intervention des moyens de secours internes ou éventuellement externes pourra être à l'origine d'une production d'eau d'extinction à partir du réseau de défense incendie.

Cet effluent estimé quantitativement à « **information non communicable** » dans le cadre de l'étude dangers pourra être retenu dans l'emprise du projet au sein de la capacité de rétention précédemment mentionnée (« **information non communicable** »), et ne serait donc pas rejeté au milieu grâce à la vanne de barrage qui équipera ce bassin. Cet effluent serait pompé et évacué sous le statut de déchets par une entreprise extérieure spécialisée.

- **Incidence des rejets d'eaux en phase chantier**

Un plan de prévention intégrant les différentes contraintes environnementales pour « un chantier propre » sera rédigé et signé par les entreprises opérant sur le chantier, lequel concernera notamment la gestion des effluents aqueux produits durant cette phase. Ce plan de prévention permettra d'éviter toute atteinte du milieu durant cette période et visera spécifiquement le respect des dispositions applicables au sein « **information non communicable** »

- **Compatibilité avec les schémas de protection des eaux**

Les conditions de gestion des eaux mises en place dans le cadre du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ont été analysées pour évaluer leur compatibilité avec les dispositions :

- du SDAGE du bassin hydrographique « Seine-Normandie » ;

- du programme de mesures de l'unité hydrographique de « l'Eure Aval » intégré dans le « SDAGE Seine -Normandie » ;
- du programme de mesures de la masse d'eau souterraine « FRHG218 Albién Néocomien captif » intégré dans le « SDAGE Seine -Normandie » ;
- du programme de mesures de la masse d'eau souterraine « « FRHG211 - Craie altérée du Neubourg-Iton-Plaine St-André » intégré dans le « SDAGE Seine -Normandie ».

En synthèse de l'analyse de l'incidence du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J dans le domaine de l'eau il est possible de constater que les conditions projetées permettront d'assurer une gestion quantitative et qualitative adaptée et ainsi une haute protection de la ressource en eau.

Incidence du projet sur la ressource air

Les émissions atmosphériques s'apprécient à la fois en matière de santé publique et en matière de dégradation de la qualité de l'air.

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne sera pas à l'origine de rejets atmosphériques canalisés en situation normale de fonctionnement, en effet aucun procédé fixe ne sera à l'origine de l'émission de composés gazeux et / ou particulaire nécessitant d'être capté avant d'être rejeté dans l'air extérieur.

Par ailleurs, aucune chaufferie ne sera aménagée dans le cadre du projet. Certains locaux nécessiteront d'être spécifiquement ventilés pour assurer un renouvellement d'air suffisant, toutefois les rejets associés ne nécessiteront pas de débouché spécifique à l'atmosphère.

Dans ces conditions, les rejets atmosphériques liés au projet seront exclusivement diffus et concerneront : la circulation des aéronefs et la circulation des véhicules légers des personnels et des véhicules lourds liés à l'exploitation.

Concernant les rejets atmosphériques diffus liés à la navigation aérienne, « **information non communicable** » ce qui n'engendrera à terme pas plus de rejets.

Concernant les rejets atmosphériques diffus liés aux véhicules légers et lourds associés à l'exploitation ils ne seront pas à l'origine d'une incidence notable.



Enfin, pour être tout à fait exhaustif, le groupe électrogène (fonctionnant au gazole non routier) installé pour venir en cas de besoin en secours de l'alimentation électrique principale n'aura pas vocation à fonctionner en marche normale et ne sera de fait pas à l'origine de rejets notables dans l'air.

Notons que l'impact de ces rejets dans l'air en matière de santé humaine a été évalué dans le cadre d'une étude synthétisée ci-après.

En phase chantier, les rejets atmosphériques en provenance du site seront différents de ceux détaillés en exploitation, et seront principalement associés à la circulation des engins sur des voies qui ne seront en partie pas imperméabilisées et donc à l'origine de levées de poussières et d'autres particules.

Afin de réduire ces émissions de nombreuses mesures en rapport avec la qualité de l'air seront intégrées dans le plan de prévention intégrant les différentes contraintes environnementales pour « un chantier propre ». Ces mesures concernent notamment : la limitation de la vitesse de circulation des véhicules sur le chantier, l'imperméabilisation des voies d'accès empruntées par les véhicules dans l'enceinte du chantier, la mise en place de systèmes de type « brumisation » en période sèche, la mise en place d'une zone de « lavage des roues », l'obligation de bâcher les véhicules de transport en vrac type « camions bennes », l'obligation de couper les moteurs en cas d'arrêt ou de stationnement prolongé, etc.

Enfin, les conditions de gestion dans le domaine de l'air ont été analysées pour évaluer leur compatibilité avec les dispositions du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de Normandie ainsi qu'avec celles du Plan de Protection de l'Atmosphère des départements de l'Eure et de la Seine Maritime.

Incidence du projet sur la ressource biodiversité

L'état initial de l'environnement naturel a permis de constater l'absence d'espaces naturels remarquables, bénéficiant ou non d'une protection réglementaire.



Réseau des sites NATURA 2000



Réseau des ZNIEFF



Cette absence d'espaces naturels remarquables aux abords a été analysé en terme d'incidence notamment par le biais d'une pré-évaluation « NATURA 2000 ».

Cette analyse a permis de constater que la mise en exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne sera pas à l'origine d'une incidence notable sur le fonctionnement des espaces naturels remarquables, ni de manière directe en raison de l'absence de « potentialité d'accueil d'habitats ou de Faune et de Flore » (comme synthétisé par la suite) ni indirectement en raison des mesures de gestion accompagnant les rejets de l'exploitation.

Concernant les incidences sur les milieux naturels locaux, il y a lieu de rappeler que les études naturalistes réalisées spécifiquement dans le cadre du dossier ont fait apparaître une sensibilité écologique / biologique de l'aire du secteur faible voire nulle pour la grande majorité des espèces et des habitats.

Notamment l'absence de protection réglementaire des espèces inventoriées permet de constater que le projet ne se traduira pas par la destruction d'une espèce protégée en référence à l'article L. 411-1 du Code de l'Environnement.

La seule incidence ainsi analysée concerne la perte d'un pied d'orchis bouffon (*anacamptis morio*), espèce qui ne bénéficie pas de mesures de protection réglementaire, toutefois la conservation des terres actuellement en place laissera la possibilité à cette espèce de retrouver un terrain favorable à sa reprise.

Par ailleurs des mesures génériques de préservation de la biodiversité seront prises notamment pour les espaces hors zones aménagées.

Ces mesures concerneront également la phase chantier au cours de laquelle le périmètre sera entièrement clôturé par une palissade chantier évitant toute divagation d'engins hors site.

Enfin une analyse de l'incidence du projet a été menée vis-à-vis des objectifs du SRCE de Normandie permettant d'exclure toute dégradation d'éléments de trame verte (boisements, haies) et / ou bleue (cours d'eau, zones humides) notamment en raison d'absence de tel élément dans le périmètre du projet mais aussi à ses abords.

Incidence du projet sur les paysages

L'unité paysagère dans laquelle s'intègre la Base Aérienne 105 d'Evreux se compose de grandes étendues planes vouées aux grandes cultures, au sein de laquelle cette base apporte une singularité tout à fait particulière.

Au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux, pour des raisons de sécurité, les infrastructures fixes sont majoritairement et dans la mesure du possible masquées par des merlons de grande hauteur. De tels merlons ceinturent actuellement les marguerites et notamment la marguerite M2 qui accueille le projet.

Ainsi, et pour les mêmes raisons de sécurité et de secret relatif à la défense nationale, des merlons viendront ceinturer l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J. Rappelons que ces merlons seront édifiés à partir des terres existantes des merlons déconstruits.

Aussi en état futur, les merlons de grande hauteur enherbés et entretenus masqueront les infrastructures du projet et « renverront » une impression visuelle neutre depuis les différents champs de perception situés hors base.

La miniature suivante permet d'illustrer l'intégration de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux.

Figure : « information non communicable »

Par ailleurs, le maître d'œuvre a pris le soin de choisir un groupement pour la construction de ce projet ayant intégré un haut niveau architectural comme l'illustrent les deux miniatures suivantes « information non communicable ».

Figure : « information non communicable »

L'incidence sur les paysages sera sans doute plus marquée en période de chantier au regard des constructions en cours d'édification. Ainsi des mesures de réduction notamment par la mise en place d'une palissade pleine sur l'intégralité du périmètre du chantier et l'application de mesure de maintien de la propreté seront appliquées dans le cadre du plan de prévention « chantier propre ».



Incidence du projet sur le trafic routier

Une étude réalisée spécifiquement dans le cadre du projet a permis de constater que l'exploitation de la Base Aérienne 105 d'Evreux engendre un trafic de véhicules légers de « **information non communicable** » unités par jour au niveau de son entrée /sortie dont une très faible proportion de poids lourds, inégalement répartis sur la journée.

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J intègre environ 300 places de stationnements pour les personnels, les visiteurs mais aussi pour le futur centre de formation associé au projet.

Sur la base de ce volume l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J se traduirait par une hausse du trafic routier de l'ordre de + 2,7 % au niveau de la RN 13 qui permet d'accéder à la Base Aérienne 105 d'Evreux.

Toutefois, cette influence est largement surestimée puisqu'une partie importante des personnels de l'unité logera sur place et n'empruntera donc pas les axes routiers extérieurs.

Concernant la gestion du trafic routier en phase chantier, des aménagements spéciaux seront réalisés temporairement pour ses accès, dont le plus important sera de rouvrir l'ancien accès à la base directement connecté à la RN13.

Depuis cet accès une voirie spécifique permettra d'accéder jusqu'au poste d'accueil au chantier (où seront contrôlés les accès) étanche vis-à-vis du reste de la base, et évitant via « **information non communicable** ».

Figure : « **information non communicable** »

Des simulations ont été faites dans cette configuration temporaire pour évaluer l'influence des engins de chantier sur la circulation sur la RN13.

Ces simulations ont permis de constater que l'insertion des poids lourds (sortant du chantier) sur la RN 13 ne génèrera pas d'impact sur la fluidité et le fonctionnement de cet axe et que le temps supplémentaire d'attente au giratoire à l'Ouest sera 30 à 50 secondes.

Par ailleurs ces aménagements temporaires permettront de stocker « **information non communicable** » poids lourds en simultané en attente de leur prise en charge ce qui apparaît comme suffisant pour éviter tout impact sur la RN13.

Cette période temporaire de chantier ne se traduira consécutivement pas par un effet négatif sur la sécurité routière qui est l'exigence première.

Toutefois cette période de chantier se traduira en terme de volumes total de trafic de véhicules lourds par une incidence notable au regard des quantités de matériaux nécessaires : évacuation des terres impropres à leur réutilisation (21 800 m³), apports de terres supplémentaires pour les « nouveaux merlons » (130 000 m³), construction des installations de l'UTAF (50 000 m³ de béton).

Aucune mesure d'évitement ni de réduction de ces flux routiers n'est possible aussi un travail important de sécurisation et de surveillance des accès à la zone chantier a été mené synthétisé précédemment.

Incidence du projet sur le trafic aérien

Les données relatives au trafic aérien généré par une base militaire comme la Base Aérienne 105 d'Evreux revêtent un caractère particulièrement sensible. Toutefois, il est possible d'avancer un trafic de l'ordre de « **information non communicable** ».

Une partie de ces mouvements est liée à « **information non communicable** ».

Incidence du projet sur l'environnement sonore

L'environnement sonore du secteur est particulièrement marqué par les émissions du trafic aéronautique global de la Base Aérienne 105 d'Evreux mais aussi en ce qui concerne son secteur Sud par le trafic routier dense sur la RN 13.

Pour ces premières, un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) encadre les niveaux sonores de la Base Aérienne 105 d'Evreux (comme toutes plateformes aéroportuaires civiles ou militaires) en plusieurs zones.

Les terrains de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sont concernés par les zones B et C de ce PEB qui précisent des intensités sonores variant entre 70 dB et 62 dB (B) et entre 55 dB à 62 dB (C).



Les sources sonores associées au projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J peuvent être regroupées en 3 grands types :

- La circulation des aéronefs sur « **information non communicable** »
- La circulation des engins non routiers (« **information non communicable** ») et routiers (véhicules légers du personnel et quelques rares poids lourds). Ces sources ne seront pas à l'origine d'émissions sonores de fortes intensités et seront limitées en durée d'apparition.
- Les opérations de maintenance et de réparation des aéronefs au niveau du bâtiment principal.

Concernant cette première source, il est difficile de proposer des mesures de réduction tant en termes d'intensité que d'apparition, le trafic des aéronefs étant intrinsèquement lié à l'existence même du projet. « **information non communicable** ».

Ces deuxièmes ne seront pas à l'origine d'une incommodité notable.

Enfin les opérations de maintenance seront exclusivement réalisées dans des bâtiments fermés présentant un haut niveau d'isolation notamment phonique.

Aussi il y a lieu d'estimer en l'état que les émissions relatives à l'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne seront pas perceptibles en dehors du périmètre de l'ICPE et a fortiori de la Base Aérienne 105 d'Evreux. Par ailleurs il y a également lieu de rappeler qu'aucune cible sensible ou non sensible n'est présent dans un rayon immédiat.

Enfin en ce qui concerne les émissions sonores associées au trafic aérien elles sont et resteront encadrées par les dispositions du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de la Base Aérienne 105 d'Evreux et non « à l'échelle de l'ICPE ».

Concernant plus particulièrement les émissions sonores causées par « **information non communicable** », celle-ci sera entièrement ceinturée de merlons de grande hauteur.

Durant la phase chantier, les émissions sonores proviendront majoritairement du matériel et des engins de chantier qui opéreront sur le site. Ces émissions sonores ne peuvent pas être évitées au regard des exigences notamment de contraintes physiques : levage de charge, chargement / déchargement de matériaux, etc.

Ainsi et afin de réduire les émissions sonores durant cette phase chantier plusieurs

mesures seront intégrées dans un plan de prévention intégrant les différentes contraintes environnementales pour « un chantier propre » déjà évoqué.

Cette phase restera toutefois « bruyante » comme le sont tous les chantiers d'ampleur. A cet égard il y a lieu de rappeler l'absence d'occupation dense sur le secteur (1 seule habitation isolée dans un rayon de 500 m hors base).

Incidence du projet sur l'environnement vibratoire

Les installations fixes susceptibles d'émettre des vibrations au sein du projet seront implantées sur des dispositifs empêchant leur transmission et donc leur perception.

Les engins mobiles ne sont pour leur part pas susceptibles d'émettre des vibrations sur de longues distances. A ce titre, les aéronefs ne « rouleront » que très peu dans l'emprise du projet (« **information non communicable** »).

Concernant l'impact temporaire lors de la phase chantier sur l'environnement vibratoire, les engins de terrassement seront susceptibles d'émettre des vibrations.

Notamment les engins de déconstructions au regard des contraintes physiques exercées sur les matériaux seront à l'origine d'émissions vibratoires ne pouvant pas être totalement évitées.

Ainsi, plusieurs mesures seront intégrées dans le plan de prévention intégrant les différentes contraintes environnementales pour « un chantier propre » sus évoqué et notamment l'engagement de la conformité du matériel et des engins.

Incidence du projet sur les émissions de chaleur/radiation

Aucune émission de chaleur ou de radiation susceptible d'être perceptible ou d'avoir des effets sur les tiers du site ne proviendra de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.



Incidence du projet sur l'environnement lumineux

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera équipé d'éclairages intérieurs et extérieurs visant à assurer la visibilité des opérations et procédés en période de faible luminosité et de nuit.

Ces éclairages seront des dispositifs indispensables à la garantie de la sécurité tant pour la circulation terrestre qu'aéronautiques et pour les procédés et les fonctionnalités de commandement. Ils seront dirigés vers le sol afin de limiter les émissions diffuses et ne seront allumés que durant les heures d'activités où la lumière naturelle n'est pas suffisante.

La perception de ces émissions lumineuses depuis l'extérieur sera fortement réduite par les merlons de grande hauteur qui ceintureront le site, et seront de fait peu ou pas perceptibles au niveau des zones d'habitations définies aux PLU.

En phase chantier, de la même façon, des éclairages seront aménagés pour assurer une bonne visibilité en période de faible luminosité et ainsi garantir une sécurisation des travaux. Une palissade étanche de chantier de type bac acier sera mise en place durant cette période permettant de « filtrer » une partie de ces émissions.

Incidence du projet sur la sécurité publique

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J relevant de la défense nationale est particulièrement concerné par la notion de maintien de la sécurité publique. Toutefois, au titre des ICPE, la notion de sécurité consiste à s'assurer que les biens et les personnes internes ne soient pas l'objet d'intrusion et de dégradation, à même d'entraîner un trouble dans et hors des limites du site.

Dans ce cadre de nombreuses mesures de protection seront mises en place, notamment la mise en place d'une enceinte sécurisée selon les prescriptions PRODEF qui sera complétée par des merlons de grande hauteur et « **information non communicable** ».

Ces dispositifs seront complétés par la mise en place d'un poste d'accueil et de filtrage en entrée de zone gardée « **information non communicable** ».

Ces dispositifs seront associés aux « **information non communicable** ».

Durant la phase chantier, un accès spécifique depuis le domaine public sera créé permettant d'isoler tout à fait ce secteur des autres secteurs de la base. L'enceinte du chantier sera close par une palissade complète et les dispositions PRODEF seront garanties durant toute la durée de travaux avec notamment la mise en place « **information non communicable** ».

Incidence du projet sur la salubrité publique

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne sera pas à l'origine, ni durant sa phase d'exploitation ni en phase chantier, de la dissémination notamment dans les vecteurs air et eau d'agents pathogènes et ne générera de fait pas d'effets notables à mêmes de porter atteinte à la salubrité publique.

Incidence du projet sur la production de déchets

Les déchets non dangereux produits dans le cadre de l'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne présenteront pas de risques particuliers. Leur gestion intégrera un tri à la source, puis un regroupement par nature au sein d'un local fermé et couvert dédié avant d'être dirigés vers la déchèterie interne de la Base Aérienne 105 d'Evreux avant d'être périodiquement évacués vers des filières de valorisation.

Les déchets dangereux feront l'objet de mesures de gestion adaptées aux risques qu'ils présentent. Eux aussi seront regroupés dans le local dédié avant d'être dirigés vers la déchèterie interne de la BA105, à l'exception des huiles qui seront directement pompées dans une cuve de regroupement.

En phase chantier, la production de déchets fera l'objet d'une attention particulière. Leur gestion sera la même que celle applicable en phase d'exploitation de l'ICPE.

Toutefois les mesures seront prises pour éviter les inconvénients associés notamment autour d'un plan de prévention intégrant les différentes contraintes environnementales pour « un chantier propre ».

Ce plan concernera notamment l'aménagement d'une zone unique d'entreposage



temporaire des déchets qui garantira, de par ses dispositions constructives et organisationnelles, a minima l'absence d'envols et de ruissellements. Les quantités regroupées seront limitées par des évacuations régulières.

Cette zone sera aménagée en dehors « **information non communicable** ». Les principales mesures suivantes seront appliquées :

- les déchets liquides, a fortiori les déchets dangereux liquides, seront conservés sous abri et sur rétentions adaptées notamment en termes de volumes disponibles ;
- une signalisation claire sera mise en place de manière pérenne permettant de localiser la zone déchets et indiquant les consignes de tri des déchets par nature ;
- des filets de couverture des bennes y seront mis à disposition pour éviter tout envol.

En terme de gestion des déchets, chaque entreprise opérant sur le chantier assurera et reportera auprès d'un référent les conditions dans lesquelles elle s'assurera de la valorisation / élimination de ces déchets.

Incidence du projet sur la santé humaine

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne sera pas à l'origine d'une atteinte notable pour la santé humaine.

En effet son exploitation ne sera pas à l'origine de l'émission de composés à l'atmosphère en situation chronique comme accidentelle à même d'engendrer un risque notable sur la santé. Par ailleurs, son implantation sera à l'écart des secteurs habités et des populations sensibles ou non.

Incidence du projet sur le patrimoine culturel

Aucun élément de patrimoine culturel / historique (bâti et / ou archéologique) n'est inventorié à proximité du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J qui en conséquence n'est pas concernée par aucune servitude de protection ni aucune prescription particulière dans ce domaine.



NEODYME -Siège Social
6 rue de la Douzillère
37300 JOUE-LES-TOURS
www.neodyme.fr/fr-FR/



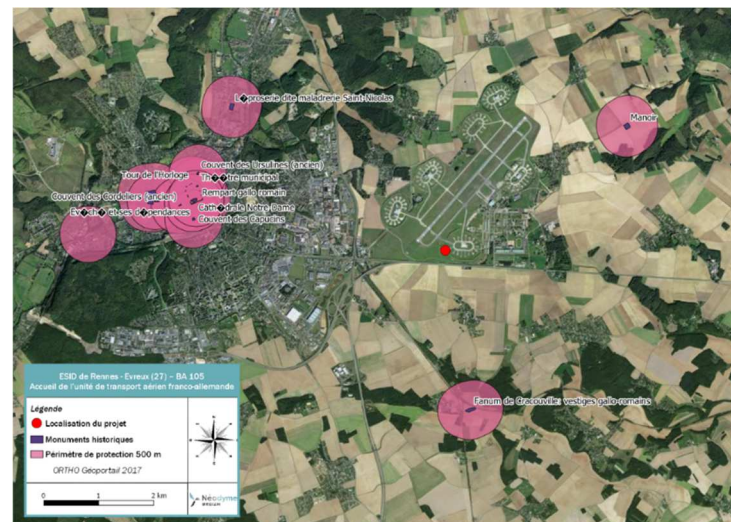
NEODYME Breizh
Carré ROSENGART – 16 quai Armez
22000 SAINT-BRIEUC
Tél. : 02 96 65 79 31 – contact@neodyme.bzh
www.neodyme.bzh

Base Aérienne 105 d'Evreux - Evreux (27037)

Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J - Atelier de réparation et d'entretien d'aéronefs

Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale

Fascicule D2 –Résumé non technique de l'étude d'impact – Version Enquête Publique



La distance relative entre le projet et ces édifices, et la mise en place de merlons en périphérie de site, permet de constater l'absence de visibilité entre les éléments de patrimoine culturel et le projet. Ce constat est également vrai en phase chantier (donc y compris « sans » merlons).

En matière d'archéologie, toute découverte fortuite d'objets ou de vestiges archéologiques semble hautement improbable au regard de l'historique des terrains y compris en phase chantier. En pareil cas, toutes dispositions réglementaires seraient prises (déclaration + mesures conservatoires).

Incidence du projet sur le climat et vulnérabilité au changement climatique

La problématique du changement climatique, les effets d'un secteur d'activité sur le phénomène et en retour la vulnérabilité à ses effets sont difficiles à étudier tant les mécanismes sont complexes. Toutefois un panorama complet de la situation globale et locale et une analyse détaillée sont proposés dans l'étude d'impact.

Notons notamment que le bâtiment de maintenance des aéronefs et le bâtiment du COMOPS répondront aux exigences de la RT 2012.



Autres domaines d'analyse des incidences du projet

Cumul des incidences avec les « autres projets connus »

L'inventaire des « autres projets connus » ayant faits l'objet d'une saisine de l'Autorité Environnementale et d'un avis rendu n'a conduit à l'identification d'aucun projet susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.

De manière exhaustive une analyse complète des effets cumulés a été réalisée avec les projets en cours au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux susceptibles d'avoir de tels effets cumulés.

Ces projets concernent « **information non communicable** ».

L'analyse des incidences cumulées de ces projets avec l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J fait apparaître l'absence d'effets négatifs notables dans la majorité des domaines de l'environnement.

En ce qui concerne l'analyse du « **information non communicable** » (le plus à même de se cumuler), les mesures prises pour l'une et l'autre de ces deux ICPE permettront d'éviter et de réduire la majorité des impacts notamment pour les rejets diffus dans l'air, le trafic routier, et les émissions sonores. L'absence de sensibilité particulière dans ces domaines réduit d'autant plus l'impact de ces projets et donc leurs cumuls.

La période « chantier », notamment si des travaux devaient être concomitants, entraînera des perturbations temporaires pour la faune locale laquelle ne bénéficie toutefois pas de statut de protection dans l'un et l'autre des cas.

Incidences négatives liées aux risques d'accidents/catastrophes majeurs

La description « de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs » a permis de constater que l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera peu « vulnérable » à ces risques tant d'origine naturelle qu'anthropique.

En retour ce projet ne générera pas de risques sur les intérêts extérieurs. Notamment les conditions d'exploitation seront adaptées pour éviter ou du moins réduire fortement ses incidences négatives notables potentielles sur l'environnement vis-à-vis de ces risques.

Incidences des technologies et des substances utilisées

L'analyse des « incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant notamment des « technologies et des substances utilisées » a permis de constater que ces technologies / substances associées à l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne seront pas préoccupantes, ni pour l'environnement ni pour la santé humaine.

Description des solutions de substitution

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J provient de la volonté des gouvernements français et allemand de mutualiser une partie de leur flotte des Super Hercules.

La Base Aérienne 105 d'Evreux a été choisie pour accueillir cette unité binationale pour des raisons stratégiques en lien avec la défense militaire.

« **information non communicable** »

Concernant le choix des C-130J, il appartient à l'état-major des armées. Notons que cet appareil offre des capacités répondant aux attentes de l'armée.

Concernant les choix techniques, la recherche de solutions de substitution a été particulièrement poussée et a mobilisé des moyens humains et techniques conséquents pour parvenir au projet de « moindre impact et de moindre risque » sur les intérêts visés à l'article L. 511-1 du Code de l'Environnement.

Ces moyens se sont traduits par des commissions techniques régulières et des jurys internes prenant en compte les exigences en matière d'ICPE.



Evolution de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet

Parmi les analyses « autres » à mener dans le cadre d'une étude d'impact figure « l'évolution des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ».

Dans le cas d'étude, en cas de non réalisation du projet, le secteur de son implantation conservera son aspect actuel à savoir une prairie fauchée dans le cadre de l'entretien de la Base Aérienne 105 d'Evreux.

Notons qu'aucun autre projet non lié avec la défense nationale ne pourrait émerger sur le secteur.

Méthodes d'évaluation

Conformément au contenu réglementaire de l'étude d'impact, les méthodes d'évaluation sont décrites dans l'étude.

Ces méthodes permettent de constater qu'aucune difficulté particulière n'a été rencontrée en ce qui concerne la détermination de la sensibilité des milieux environnants du site ni dans l'évaluation des incidences du projet.

Dans le cadre de cette étude, le demandeur « la Base Aérienne 105 d'Evreux » a été accompagné par un Bureau d'Études spécialisé en environnement et en risques industriels choisi au terme d'un marché public « NEODYME » sous la coordination d'un responsable d'opérations Mr Baudouin MAERTENS.

SYNTHESE DE L'ETUDE D'IMPACT

Au terme de l'étude d'impact une synthèse de l'analyse des incidences du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux de Evreux a été réalisée.

Cette synthèse propose pour chaque compartiment de l'environnement :

- un rappel de la sensibilité du milieu et sa cotation proposée au terme de la partie III de l'étude d'impact,
- une description de l'impact « brut » du projet sans mesure et sa cotation,
- le cas échéant lorsque cela est nécessaire, une description des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact « brut » du projet,
- une description de l'impact « net » du projet au regard de mesures ERC sélectionnées,
- lorsque cela est possible une estimation des dépenses correspondantes aux mesures ERC proposées.

Cette synthèse ne peut pas être reproduite dans le présent résumé non technique au regard de sa complexité.

Notons toutefois que la sensibilité du milieu local est prise en compte pour chacun des domaines étudiés et que les mesures de gestion de l'exploitation, notamment au titre du statut « ICPE » du projet et y compris durant la phase chantier, seront adaptées pour éviter et réduire les incidences de ce projet.

Cette synthèse permet de constater que l'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne sera pas à l'origine d'une dégradation notable de son environnement proche et lointain.