



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 D1

Note de présentation non technique (article R.181-13 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 D1 – Note de présentation non technique

Version	Date	Nature des modifications
c	27/11/2019	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

Raisons du projet	5
Contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale	6
Implantation du projet	7
Descriptif du projet	9
Situation réglementaire	14
Synthèse de l'étude d'impact	17
Synthèse de l'étude de dangers	20

RAISONS DU PROJET

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 et participe à ce titre aux missions d'intervention en projetant personnel et matériels sur les divers théâtres d'opérations et en recueillant des renseignements.

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

Les gouvernements français et allemand ont pour objectif de mutualiser une partie de leur flotte d'aéronefs « Super Hercules » et les équipements associés.

Aussi, à la suite d'un accord inter-gouvernemental, un escadron franco-allemand composé de six appareils français et autant d'allemands sera créé et positionné sur la Base Aérienne 105 d'Evreux (capacité d'accueil de dix de ces appareils).

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.

La création de cette Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J désignée sous l'acronyme « UTIFA » nécessite la construction et l'aménagement de nouvelles infrastructures, au niveau du secteur de la Marguerite n°2 dite « M2 ».



CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J relèvera du régime de l'Autorisation au titre de la réglementation sur les **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement** (ICPE) et des **Installations / Ouvrages / Travaux / Aménagements** (IOTA) .

A ce titre, ce projet nécessite l'obtention d'une autorisation environnementale, pour laquelle un dossier de demande est déposé conformément aux dispositions communes codifiées aux articles R. 181-1 à R. 181-56 du Code de l'Environnement.

Cette demande est complétée par les dispositions spécifiques aux ICPE codifiées à l'article D. 181-15-2 et par les dispositions spécifiques aux IOTA codifiées à l'article D. 181-15-1 de ce même code.

Le contenu de ce dossier de demande se compose en 3 fascicules principaux complétés par des annexes.

Demande d'Autorisation Environnementale	
Fascicule A	Demande administrative
Fascicule B	Etude d'Impact
Fascicule C	Etude de Dangers

Les informations contenues dans le fascicule A de ce dossier sont résumées de manière « non technique » au travers du présent Fascicule D1 conformément au 8° de l'article R. 181-13 du Code de l'Environnement.

Relevant de la Défense Nationale, 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 doivent être limitées dans leur diffusion.

Ainsi le Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale soumis à l'Enquête Publique a été retravaillé 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 version « enquête publique » et dans son présent résumé 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.

Notons que la réalisation de ce dossier n'a entraîné aucune difficulté particulière notamment en raison de l'expertise acquise par l'ESID (Etablissement du Service d'Infrastructure de la Défense) qui assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet et de d'expérience du Bureau d'Études prestataire NEODYME spécialisé dans le domaine des installations classées.



IMPLANTATION DU PROJET

Présentation de la BA105

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera implanté sur la Base Aérienne 105 d'Evreux qui existe depuis les années 1910.

A la libération, elle devient une base aérienne de l'OTAN. Des militaires de l'US Air Force s'y installent jusqu'en 1967, date à partir de laquelle la base revient dans le giron de l'Armée de l'Air Française.

A ce jour, la Base Aérienne 105 d'Evreux est une plateforme majeure de l'armée de l'air avec pour mission principale d'assurer le support et le soutien spécifique des unités opérationnelles (forces de projection de personnels et matériels sur les théâtres d'opérations et de renseignements) et participe à la mise en œuvre de la dissuasion nucléaire et à la protection de la population et du territoire.

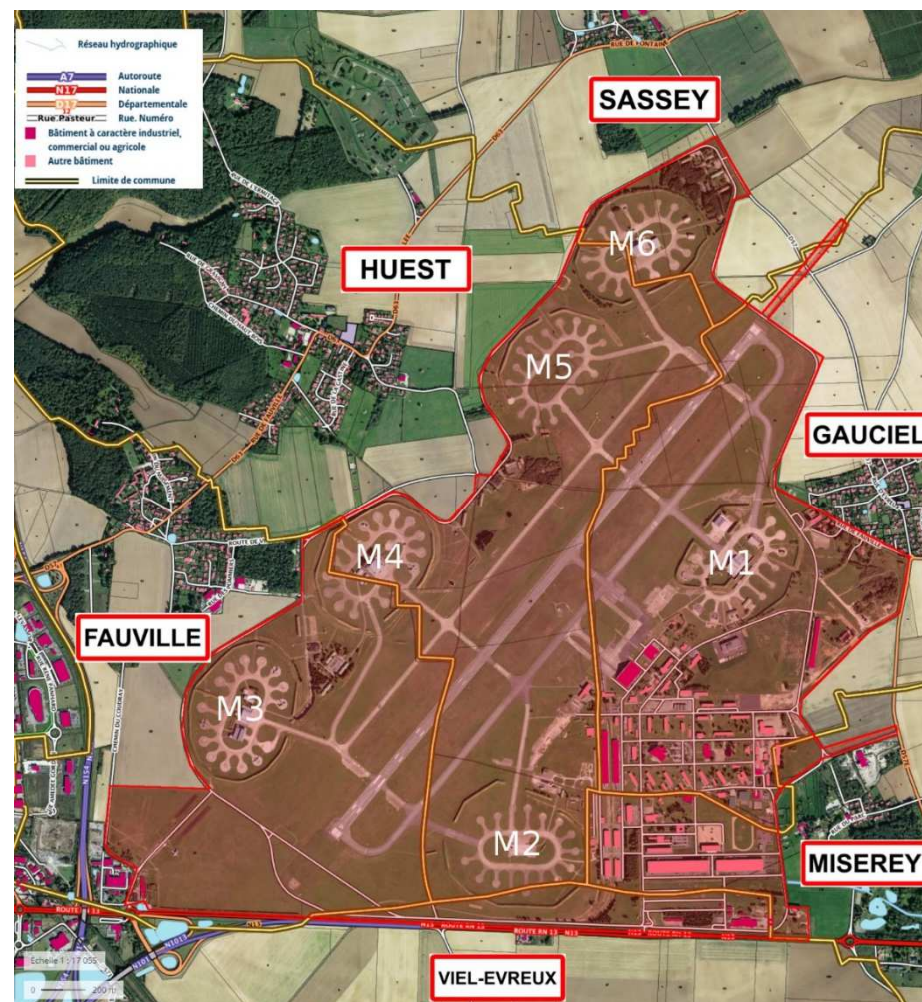
De nombreuses unités y sont implantées notamment « **information non communicable** ».

Au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux, les installations et activités sont organisées autour de neuf employeurs, le principal étant la **Base Aérienne 105** demandeur de l'Autorisation Environnementale résumée dans ce Fascicule et **futur exploitant de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J**. Le commandement de la base est assuré par le **Colonel David DESJARDINS**.

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. Elle 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,
- six zones de dispersion pour les aéronefs, dénommées marguerites (M1 à M6) dont M2 au Sud qui accueillera le projet objet de la demande,

- une base de vie qui regroupe les différents bâtiments et infrastructures d'accueil des personnels.



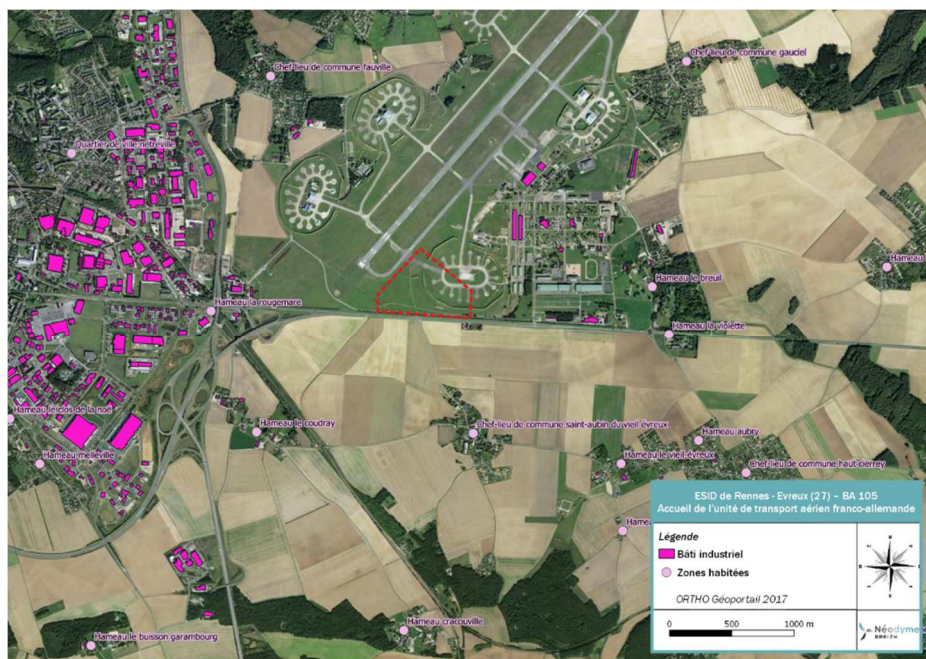
La Base Aérienne 105 d'Evreux compte à ce jour environ 2 500 militaires.



Localisation du projet dans la BA105

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera implantée au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux de part et d'autre des communes de Fauville, Huest, et du Vieil-Evreux, au niveau de l'actuelle Marguerite M2, soit en partie Sud.

Les occupations au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux sont exclusivement liées à la Défense Nationale. En dehors de celle-ci, dans un périmètre proche, les occupations sont majoritairement de type agricole.



Une occupation unique est implantée, en dehors de la BA105, dans un rayon de 500 m à savoir une restauration rapide au sein d'une ancienne station-service, associée à une habitation de type longère en bordure de la RN n°13.

La BA 105 est accessible au niveau d'un Poste d'Accueil et de filtrage aménagé à son extrémité Sud-Est, au niveau duquel les entrées / sorties sont filtrées.

Ce point d'accès est connecté (via une route communale sur environ 150 m) à la route nationale n°13 et à la RN 154, ce qui assure une très bonne desserte.

En interne, la BA105 est équipée d'une route circulaire qui dessert les différentes implantations, au niveau de laquelle sera créé un accès direct pour le projet.

Au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux, l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J occupera une superficie totale d'environ 264 000 m² sur quatre parcelles cadastrales réparties sur trois communes.

Les documents d'urbanisme de ces communes réservent ces terrains aux seuls usages de la Base Aérienne 105 d'Evreux.

Ce secteur de la Marguerite M2 choisi pour le projet a déjà accueilli un bâtiment pour la maintenance des aéronefs entre 1953 et 1999, lequel a été mis à l'arrêt et démantelé au début des années 2010.

Ne subsistent ainsi sur ce secteur que quelques vestiges de cette activité passée tels un transformateur électrique, une grande dalle de sol bétonnée et des voiries aéronautiques, lesquels seront démantelés en amont du projet.

D'autres équipements communs et nécessaires au fonctionnement global de la BA105 sont également existants sur ce secteur et seront conservés dans le cadre du projet tels « **information non communicable** ».

Des merlons périphériques ceinturent ce secteur lesquels seront déconstruits pour être repositionnés vis-à-vis des installations futures.

Enfin des réseaux enterrés, fonctionnels ou non en l'état actuel, desservent ce secteur et seront majoritairement démantelés ou en partie conservés pour les usages futurs.



DESCRIPTIF DU PROJET

Fruit d'un accord inter-gouvernemental, une unité binationale franco-allemande d'avions de transport C-130J réunissant leurs équipages ainsi que du personnel de maintenance sera postée, à partir de 2021, sur la Base Aérienne 105 d'Evreux.

Ce projet nécessite la construction et l'aménagement de nouvelles infrastructures, parmi lesquelles :

- un bâtiment principal 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 », mais aussi de locaux techniques, des espaces logistique, d'ateliers et de locaux communs,
- un bâtiment « information non communicable » de locaux « tertiaires » nécessaires pour « 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 aéronautique extérieure d'environ « information non communicable » pour le stationnement des aéronefs reliée au « information non communicable »,
- un parking pour les véhicules légers d'environ 250 places « information non communicable »,
- divers autres équipements « information non communicable » et installations extérieures « information non communicable ».

Ces principaux aménagements seront complétés par « information non communicable » pour « information non communicable » qui servira également ponctuellement au lavage / dégivrage des appareils.

Figure extrait du plan de masse : « information non communicable »

Bâtiment principal de l'unité C-130J

Le bâtiment principal de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J aura pour vocation d'assurer la fonctionnalité opérationnelle de maintenance et de logistique des aéronefs. La fonctionnalité Maintenance / Logistique se composera principalement de 3 halls de maintenance pouvant accueillir chacun 1 aéronef ainsi que par des zones de stockage au sein des halls et dans des locaux dédiés.

L'aménagement de ces halls de maintenance / logistique sur une surface cumulée supérieure à 5 000 m² entraîne le classement du projet sous le régime de l'Autorisation au titre des ICPE pour la rubrique 2930.1 « Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur » de la nomenclature associée.

Des locaux techniques et des bureaux opérationnels seront associés à cette fonctionnalité ainsi que deux espaces de stockages.

Bâtiment tertiaire de l'unité C-130J

La fonctionnalité organisationnelle de l'unité au travers du Commandement des Opération « COMOPS » se matérialisera par l'aménagement de salles et de bureaux pour le personnel binational.

« information non communicable »

Bâtiment de stockage gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit

Un bâtiment de stockage de gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit sera aménagé sur une surface d'environ « information non communicable ».



Ce bâtiment aura pour vocation « **information non communicable** ».

Ce bâtiment respectera les dispositions des arrêtés du 12 décembre 2014 et du 29 février 2008 relatifs aux prescriptions générales applicables aux ICPE soumises à déclaration pour les rubriques n°4210 et 4220, ainsi que les prescriptions du « **information non communicable** ».

Bâtiment de stockage d'oxygène

Un bâtiment de stockage d'oxygène à usage aéronautique sera aménagé « **information non communicable** ».

Ce bâtiment 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.

Aire de stationnement des aéronefs

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera embasée au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux, ainsi une partie des aéronefs qui la constitue sera susceptible de stationner sur site.

A cet effet, une aire de stationnement des aéronefs d'une surface d'environ « **information non communicable** ».

Cette aire, comme les autres aires aéronautiques, sera équipée de balisage (signalisation) et d'éclairage à destination aéronautique.

Aire de « **information non communicable** ».

Une « **information non communicable** » sera aménagée, « **information non communicable** ». Cette aire permettra également aux aéronefs « **information non communicable** ».

Cette aire sera également aménagée et équipée afin de pouvoir y réaliser des opérations ponctuelles de lavage et de dégivrage des aéronefs. Pour cet usage un « **information non communicable** » et une cuve étanche sera aménagée sur le réseau eaux pluviales pour recueillir les effluents produits et des dispositifs spécifiques seront aménagés afin d'éviter toute pollution des eaux / sols.

Aménagements extérieurs

Plusieurs aménagements en lien avec le fonctionnement de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J seront construits :

- un Poste d'Accueil et de Filtrage dit PAF « **information non communicable** »,
- une aire extérieure dédiée au stockage des produits nécessaires aux activités de maintenance et d'entretien des aéronefs,
- un local de regroupement des containers déchets séparés par natures,
- un poste de distribution de carburants pour les utilités,
- un poste de transformation électrique relié à « **information non communicable** »,
- une aire extérieure dite de convivialité pour les personnels,
- des voiries de desserte des différents bâtiments et occupations accessibles pour les véhicules d'exploitation légers et lourds,
- des aires de stationnement pour les véhicules légers et les deux roues des personnels de l'unité, balisées et éclairées comme les voiries de desserte.

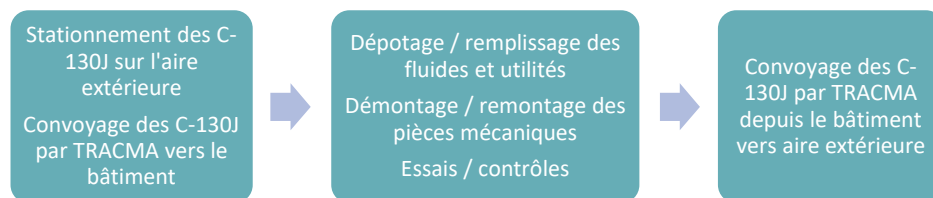
L'ensemble des aménagements composant l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sera ceinturé de merlons aménagés en périphérie du projet à partir des terres récupérées des merlons existants avec pour objectif de l'isoler notamment visuellement depuis les occupations extérieures.

Par ailleurs le fonctionnement de l'unité sera assuré par la mise en place de réseaux secs et humides.



Présentation des activités associées à l'unité

L'activité principale associée à l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J concernera l'entretien, la maintenance et la réparation des aéronefs selon le déroulé suivant.



Cette activité relèvera du régime de l'Autorisation au titre de la rubrique 2930.1 « Réparation et entretien de véhicules et engins à moteur ».

Cette activité principale sera complétée par des activités spécifiquement mises en œuvre au niveau du bâtiment de stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour / nuit.

« information non communicable »

Ces activités relèveront simultanément du régime de la Déclaration pour la rubrique 4210 alinéa 1 (pour « information non communicable ») et pour la rubrique 4220 alinéa 3 (pour « information non communicable ») de la nomenclature des ICPE.

Cette activité sera complétée par des activités spécifiquement mises en œuvre au niveau du bâtiment Oxygène selon le déroulé suivant.

« information non communicable »

Cette activité relèvera du régime de la Déclaration pour la rubrique 4725 de la nomenclature des ICPE.

Enfin, un groupe électrogène de secours de l'alimentation électrique sera implanté au sein d'un local « information non communicable », dont la puissance sera supérieure au seuil de classement à déclaration sous la rubrique 2910.A.

Diverses autres activités seront exercées dans le cadre de l'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J en rapport avec « information non communicable », sans toutefois relever d'un classement en référence à la nomenclature des ICPE.

Notamment les produits en lien avec la maintenance et l'entretien des aéronefs relèveront pour certains d'un étiquetage « information non communicable » ICPE sans toutefois dépasser (et de très loin) les seuils minimaux de classement. De la même façon les stockages de carburants ne dépasseront pas (au cumul) le seuil minimal de classement pour la rubrique 4734.

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J regroupera environ « information non communicable » personnes au maximum réparties entre les différentes fonctionnalités. La majorité de ce personnel sera postée en horaires de « journée », toutefois certaines opérations notamment en lien avec la maintenance des aéronefs seront susceptibles d'être engagées 24 h /24 et 7 j /7.

Descriptif de la phase chantier

Au préalable de la mise en exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J, une phase « chantier » relativement importante sera 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.



Une opération globale de dépollution pyrotechnique des sols sera également réalisée (en cours sur l'année 2019 en deux phases).

La mise en place du chantier débutera par des travaux d'accessibilité « **information non communicable** ». Ces équipements provisoires seront majoritairement démantelés en fin d'opération de chantier.

De manière concomitante, une phase de sécurisation globale de la zone chantier sera réalisée notamment par la mise en place « **information non communicable** ».

Une fois la phase de mise en place des aménagements d'accès et de sécurisation du chantier réalisés, la première phase « chantier » débutera par la « déconstruction des installations existantes » et notamment :

- La déconstruction des dalles en béton existantes (surface d'environ 73 800 m²) la mise en dépôts des matériaux en attendant leur réutilisation dans le cadre du projet.
- La déconstruction des voies aéronautiques en enrobés (surface d'environ 17 100 m²) et l'évacuation des déchets hors site.
- La déconstruction des merlons dans leur configuration actuelle (volume d'environ 74 000 m³) et la mise en dépôt provisoire des terres en vue de leur réutilisation (lorsque cela sera possible) pour la reconstruction des merlons prévus dans le cadre du projet.
- Le démantèlement des réseaux existants.

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 débutera.

Cette phase se traduira par des opérations de fondations préalables, de VRD et de constructions.

L'intégralité de la phase chantier sera encadrée par des conditions de réalisation strictes pour éviter toute atteinte à l'environnement et à la commodité des autres usages de la BA105.

Un plan de prévention intégrant toutes les contraintes environnementales pour « un chantier propre » sera réalisé avec les entreprises, et périodiquement audité.

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 pourront être réalisés ou pour certains à partir de ressources autonomes.

Autres projets sur le secteur

Au regard de l'importance primordiale de la Base Aérienne 105 d'Evreux pour l'armée de l'air, plusieurs projets d'envergure y sont développés.

« **information non communicable** »

« **information non communicable** » l'environnement de ces deux projets présente des sensibilités communes, et pour cause vue leur proximité, mais que les impacts et les dangers potentiels sont relativement différents en raison de leurs secteurs d'activité distincts.

En tout état de cause ces impacts et dangers ne semblent pas devoir se cumuler de façon marquée en phase de travaux comme en phase d'exploitation.

Concernant les dangers, aucune zone d'effets d'un phénomène dangereux de l'un de ces projets sur le périmètre de l'autre n'est à constater (et de très loin).



Enfin, un centre de formation sera aménagé dans la continuité immédiate de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.

« information non communicable »

Ce projet ne relèvera pas du régime de l'Autorisation ni de l'Enregistrement au titre de la législation sur les ICPE.

Ce projet présentera de nombreux équipements communs avec l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J : « information non communicable ».

En conséquence de quoi, ces deux projets bien que distincts seront réalisés de manière simultanée au travers d'un programme de travaux commun et sa description est intégrée dans celle de l'UTAF.



SITUATION REGLEMENTAIRE

Au regard des activités et des installations projetées, l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J relèvera du régime de l'Autorisation au titre de la réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Le classement ICPE de ce projet (en référence à la nomenclature mentionnée à l'article R. 511-9 du Code de l'Environnement, dont les intitulés de rubriques ont été simplifiés dans le tableau) en état futur est le suivant.

N° rubrique	Désignation de la rubrique	Caractéristiques des installations / activités	Régime
2930.1.a	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur 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
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 (DC*)
4725.2.	Oxygène	La quantité d'oxygène stockée sera supérieure à 2 tonnes et inférieure à 200 tonnes « information non communicable »	Déclaration
4210.1.b	Produits explosifs 1. Fabrication, chargement, encartouchage, conditionnement de, études et recherches, essais, montage, assemblage, mise en liaison électrique ou pyrotechnique de, ou travail mécanique sur [...]	La quantité totale de matière active ⁽³⁾ (QMA) sera supérieure à 1 kg et inférieure à 100 kg « information non communicable »	Déclaration (DC*)
4220.3	Produits explosifs (stockage de) 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 (DC*)

* : DC = Déclaration avec contrôle (DC) : l'ICPE soumis à déclaration fait en plus l'objet d'un contrôle périodique. Dans le cas présent l'ICPE relevant du régime de l'Autorisation, son suivi est assuré par l'inspection des installations classées spéciales, ainsi cette exigence de contrôle périodique ne sera pas applicable. NdR : le détail des installations/activités visées par ce classement est proposé dans le fascicule A auquel le lecteur devra se reporter.



Par ailleurs dans le cadre des activités de maintenance / réparation des aéronefs et / ou pour le fonctionnement des utilités, des produits « **information non communicable** » seront utilisés et stockés au sein de cette unité dans des quantités très inférieures aux seuils minimaux de classement pour les rubriques ICPE visés.

L'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J relèvera également, en plus du régime de l'Autorisation au titre des ICPE, du régime de l'Autorisation au titre de la rubrique 2.1.5.0. « Rejet d'eaux pluviales » de la nomenclature des IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux, Activités) et du régime de la Déclaration pour la rubrique 3.2.3.0.

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 du « 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



Positionnement au titre des directives IED et SEVESO

Les activités et installations projetées dans le cadre de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne relèveront pas des dispositions de la Directive européenne sur les émissions polluantes dite « IED ».

En effet, aucune des rubriques de la série « 3000 » de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement ne sera visée.

Le projet ne relèvera donc pas des dispositions de la Directive IED.

La Directive SEVESO 3 s'est pour sa part traduite par la création des rubriques 4xxx. Ces rubriques visent à encadrer la détention pour utilisation de produits dangereux.

Certains produits nécessaires aux opérations de réparation / maintenance des aéronefs, et certains produits nécessaires au fonctionnement des utilités, relèvent de rubriques « 4000 » de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Toutefois, les quantités ne dépassent ni de façon unitaire ni au cumul les seuils « haut » et/ou « bas » d'une rubrique 4000.

Le projet ne relèvera donc pas des dispositions de la Directive SEVESO 3.

Autres points réglementaires

Les principaux textes qui régissent la demande sont, depuis la réforme de l'autorisation environnementale, l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 et les décrets n°2017-81 et 82 du 26 janvier 2017.

Ces textes sont venus modifier en profondeur le Code de l'Environnement notamment en intégrant un titre VIII « Procédures Administratives » dans les parties Législative et Règlementaires (L. et R. 181-1 à L. 181-31 et 56).

Le rayon d'affichage de l'enquête publique est fixé à 1 km (rubrique 2930) et concerne les communes de Fauville, Huest, le Vieil-Evreux (ces trois communes étant concernées par le périmètre du projet), mais aussi Gauciel et Miserey.

L'examen des documents d'urbanisme, à savoir les Plans locaux d'urbanisme (PLU) des trois communes concernées montre la compatibilité du projet avec les règles applicables, le secteur étant strictement réservé aux activités de la base aérienne.

Les servitudes applicables sur le secteur, internes et externes, sont intégrées dès la conception de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.

Notons qu'en matière d'urbanisme, le projet est exempté des formalités de type demande de permis de construire au regard de son caractère relatif à la défense nationale.

Le projet est également exempté, pour les mêmes raisons, des formalités relatives aux demandes de « remise en état en cas de cessation des activités » auprès du propriétaire des terrains et des mairies concernées.



SYNTHESE DE L'ETUDE D'IMPACT

Le Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale s'accompagne d'une Étude d'Impact sur l'Environnement 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.

Cette étude d'impact est synthétisée au sein d'un fascicule séparé (D2) conformément au 1° du II. de l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement.

Une synthèse de cette étude est proposée dans les points suivants.

Synthèse de la sensibilité de l'environnement : état initial

Le première partie de l'étude d'impact a consisté à décrire les « aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement ».

Ce description a permis de constater que l'état actuel des terrains du projet mais aussi leur environnement proche ne fait pas apparaître de sensibilité particulière. Cette absence de sensibilité particulière est notamment constatée pour le compartiment « naturel » au regard de la faible richesse des Habitats, de la Faune et de la Flore locaux.

A contrario la présence de « **information non communicable** » constitue un élément notable de sensibilité.

Enfin l'environnement sonore du secteur, au regard de la navigation aérienne sur le site, est également un domaine notable de l'environnement actuel.

Aussi pour ces deux compartiments de l'environnement la Base Aérienne 105 d'Evreux et le maître d'ouvrage du projet se sont attachés à définir et dimensionner dès la conception du projet toutes les mesures nécessaires à un haut niveau de protection de l'environnement.

Synthèse de l'analyse des incidences du projet

Le projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne se traduira pas, pour la majorité des domaines de l'environnement, par des incidences notables permanentes ou temporaires. Cette absence d'incidence notable est notamment vraie dans les domaines suivants.

- la consommation de terres : le projet étant intégré au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux qui est exclusivement réservée aux occupations relatives à la Défense Nationale,
- l'usage des terres : le projet étant compatible avec les documents d'urbanisme locaux, et n'entrant pas en conflit avec les usages agricole et forestier notamment,
- la ressource air : le projet ne rejetant pas de substances toxiques dans l'atmosphère, et la navigation aérienne liée au projet « **information non communicable** » (sans augmentation du trafic),
- la ressource de biodiversité : le projet ne provoquant pas la destruction d'espèces ou d'habitats bénéficiant d'une protection réglementaire,
- les paysages : le projet étant entièrement ceinturé des merlons pour assurer sa protection vis-à-vis de l'extérieur,
- la production de déchets : les quantités estimées étant faibles et les modalités de gestion des déchets étant déjà assurées au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux,
- le patrimoine culturel : aucun élément de patrimoine culturel / historique n'étant inventorié sur le secteur,
- le climat et le changement climatique : les bâtiments de maintenance des aéronefs et du COMOPS répondant aux exigences de la RT 2012.

Par ailleurs l'analyse des effets cumulés avec les autres projets connus sur le secteur indique que les mesures prises seront suffisantes pour éviter un impact cumulé notable quelques soit le domaine considéré.



Concernant les domaines plus sensibles de l'environnement notons que l'analyse des incidences du projet a permis de faire les principaux constats suivants.

Les travaux de préparation de chantier et de dépollution pyrotechnique puis les travaux d'aménagement et de construction des infrastructures liés au projet se traduiront par des besoins en matériaux importants provenant de ressources extérieures à la base.

Pour réduire une partie de cette incidence, tous les matériaux issus de la déconstruction qui pourront l'être seront réutilisés en deuxième emploi pour le projet notamment pour les sous couches ou pour les merlons futurs.

Dans le domaine de l'eau, le projet se traduira par une augmentation des consommations d'eau à l'échelle de la Base Aérienne 105 d'Evreux en lien avec le personnel, cette ressource étant suffisante pour assurer cette augmentation.

Par ailleurs concernant la ressource en eau potable, les conditions d'aménagement du projet ont été « validées » par l'hydrogéologue en charge « [information non communicable](#) ».

Les eaux pluviales collectés sur ces surfaces feront l'objet de mesures de gestion permettant d'assurer l'absence de rejets polluants notables au milieu que cela soit en situation normale ou accidentelle. Pour cela « [information non communicable](#) » bassins seront aménagés pour assurer un débit de fuite maîtrisé dont « [information non communicable](#) » d'entre eux seront associés à des dispositifs « débourbeur / séparateur ».

Les eaux usées d'origine sanitaire seront prises en charge par la station d'épuration de la base sans nécessité de modifications de celle-ci.

L'effluent produit lors des opérations ponctuelles de lavage des aéronefs au niveau du « [information non communicable](#) » sera spécifiquement traité par un dispositif de type débourbeur / séparateur d'hydrocarbures.

L'effluent produit lors des opérations de dégivrage des aéronefs au niveau de ce même « [information non communicable](#) » 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 pour être traité dans une installation extérieure sous le statut de déchet.

Enfin l'effluent aqueux susceptible d'être produit en situation accidentelle, notamment en cas d'incendie, pourra être retenu dans l'emprise du projet au sein d'une capacité de rétention.

Concernant le domaine du trafic routier, la phase d'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J ne se traduira pas par une incidence notable. A contrario la phase de chantier préalable sera plus sensible sur ce point notamment au regard des quantités de matériaux à apporter.

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 dès la phase conception du projet.

Dans le domaine de l'environnement sonore, les principales émissions proviendront, comme cela est le cas actuellement, de la navigation aérienne.

« [information non communicable](#) » ces émissions seront équivalentes à celles en l'état actuel.

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 qui concernent le secteur du projet.

Concernant plus particulièrement les émissions sonores générées par « [information non communicable](#) », celle-ci sera entièrement ceinturée de merlons de grande hauteur.



Synthèse de l'étude 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 a permis de constater que la sensibilité du milieu local a été prise en compte de manière proportionnée pour les domaines étudiés et que le demandeur s'est assuré de prendre les mesures *ad hoc* d'évitement et de réduction des incidences dès la conception du projet.

Cette synthèse a permis 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.



SYNTHESE DE L'ETUDE DE DANGERS

Le Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale s'accompagne d'une Étude de Dangers mentionnée à l'article L. 181-25 du Code de l'Environnement.

Cette étude de dangers est synthétisée au sein d'un fascicule séparé (D3) conformément au III. de l'article D. 181-15-2 du Code de l'Environnement.

Une synthèse de cette étude est proposée dans les points suivants.

Identification / caractérisation des potentiels de dangers

Les potentiels de dangers identifiés dans le cadre de l'étude de dangers du projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sont les suivants :

- les potentiels de dangers externes liés aux phénomènes naturels ;
- les potentiels de dangers externes liés aux activités humaines ;
- les potentiels de dangers liés à l'exploitation du site.

L'analyse des phénomènes naturels ne conduit pas à retenir ces aléas comme un agresseur potentiel à l'origine d'un événement initiateur dans l'APR.

L'analyse des phénomènes liés aux activités humaines externes conduit à retenir certains d'entre eux (accident industriel, voies de communication, actes de malveillance) comme des agresseurs potentiels à l'origine d'événements initiateurs dans l'APR.

Enfin les principaux potentiels de dangers liés au projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J sont liés aux produits utilisés pour la maintenance et l'entretien des aéronefs, pour les activités aéronautiques (oxygène), aux « information non communicable », au carburant des aéronefs (non stocké sur le site) et aux produits nécessaires au fonctionnement des utilités.

Les potentiels de dangers liés aux procédés sont pour leur part peu marqués.

Ces potentiels sont illustrés sur la figure suivante.

Figure : « information non communicable »

Accidentologie

L'analyse de l'accidentologie sectorielle permet de constater que la majorité des accidents concerne des incendies en raison du caractère combustible / inflammable des produits et des matériaux, des explosions pour « information non communicable », et une accidentologie peu marquée en ce qui concerne les aéronefs.

De manière plus spécifique, aucun accident / incident d'ampleur associé aux activités de maintenance / réparation des aéronefs n'a eu lieu au sein de la Base Aérienne 105 d'Evreux où cette activité est déjà réalisée dans plusieurs secteurs.

L'accidentologie interne concerne plus « information non communicable ».

Analyse préliminaire des risques

La démarche d'Analyse Préliminaire des Risques « APR » a été menée afin :

- d'identifier les situations dangereuses,
- de rechercher les causes et les conséquences de ces situations dangereuses,
- d'évaluer chacun des enchaînements pouvant conduire à un scénario majeur (niveau de probabilité, niveau de gravité, et leur résultante : la criticité),
- de sélectionner, selon la cotation du risque, les scénarios nécessitant une quantification de leur intensité.

La démarche d'Analyse Préliminaire des Risques « APR » a été menée sur l'ensemble des potentiels de dangers identifiés au cours des étapes précédentes.



A l'issue de ce travail d'Analyse Préliminaire des Risques, 4 évènements parmi les 21 scénarios travaillés ont une cotation initiale qui les classent « à risque important ».

Ces 4 scénarios ont été retenus pour être quantifiés dans l'étude de dangers.

Scénario	Principaux choix de la sélection	Phénomène dangereux associé
Scénario Sc1	« information non communicable »	Effets thermiques
Scénario Sc2	« information non communicable »	Effets thermiques
Scénario Sc3	« information non communicable »	Effets de surpression
Scénario Sc4	« information non communicable »	Effets thermiques

Quantification des scénarios

Les scénarios retenus au terme de l'analyse préliminaire des risques ont été quantifiés avec pour but de déterminer les scénarios qui peuvent avoir un impact sur la protection des intérêts autour du site.

Cette quantification s'est faite en terme d'intensité des phénomènes dangereux synthétisée sur les quatre miniatures suivantes (Sc1 à Sc4).

« information non communicable »

En synthèse de la quantification en intensité des effets des phénomènes dangereux il a été constaté qu'aucun scénario ne nécessite d'être étudié en analyse détaillée des risques.

En effet, aucun des effets des phénomènes dangereux modélisés n'impacte des intérêts extérieurs au futur périmètre d'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.

Mesures de prévention et d'intervention

L'absence d'effets des phénomènes dangereux modélisés sur les intérêts extérieurs au projet est notamment le résultat de mesures fortes prises dès la conception du projet en matière de prévention des risques, et d'intervention le cas échéant. Les principales mesures visant à prévenir les risques concernent :

- l'organisation et le fonctionnement au sein de la base en matière de santé / sécurité au travail (SST), de protection contre l'incendie (PCI) et de protection de l'environnement (ENV) (via une convention de site),
- les dispositions constructives au niveau des différents bâtiments et locaux d'exploitations qui respectent les dispositions des arrêtés ministériels de prescriptions générales (AMPG) applicables au titre des ICPE,
- la mise en étanchéité et en rétention des zones de stockages,
- les dispositifs de détection et d'avertissement notamment la télédétection incendie reliée à l'ESIS et la présence permanente des moyens humains de prévention / protection de la Base Aérienne 105 d'Evreux,
- les consignes de sécurité et d'exploitation et la maintenance des installations,
- la formation / information / sensibilisation du personnel aux risques industriels.

Les principales mesures d'intervention internes au projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J concernent la mise en place :

- d'un réseau d'extincteurs notamment dans les bâtiments,
- d'un réseau de Robinets Incendie Armés (RIA) dans le bâtiment de maintenance,
- d'un réseau de Poteaux Incendie (PI) complété par une réserve statique équipée d'un surpresseur et de canne de raccordement,
- de dispositifs de rétention des déversements accidentels et de rétention des eaux produites en cas d'incendie.



Ces moyens matériels d'intervention internes seront complétés par les moyens importants de l'Escadron de Sécurité Incendie et Sauvetage (ESIS) qui regroupe « [information non communicable](#) ».

Enfin les moyens d'intervention externes du SDIS 27 pourront être sollicités.

Conclusions de l'étude de dangers

L'évaluation du niveau de maîtrise des risques associés au projet d'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J a permis d'identifier quatre scénarios comme susceptibles de générer un accident majeur.

La quantification des phénomènes dangereux associés à ces scénarios a permis de constater l'absence de zones d'effets en dehors des limites clôturées de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J.