

ENQUÊTE PUBLIQUE

du **LUNDI 6 janvier 2020** au **MERCREDI 5 février 2020**.

DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE
pour exploiter un atelier de maintenance, de réparation et d'entretien
d'aéronefs sur la BA 105 d'Evreux



1-RAPPORT du commissaire enquêteur

Comme l'exige la réglementation du Code de l'environnement, les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur font l'objet d'un document distinct et séparé du rapport.

Demandeur : Le commandant de la BA 105 d'Évreux

Autorité organisatrice de l'enquête : Préfecture de l'Eure

Désignation du CE par Mme la Présidente du TA de Rouen en date du 25 novembre 2019

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 1654 en date du 11 décembre 2019

SOMMAIRE

Chapitre 1 : Préambule (pages 3 à 10)

- 1-1 Désignation du commissaire enquêteur
- 1-2 Contexte de la demande
- 1-3 La demande d'autorisation environnementale
- 1-4 Localisation du projet

Chapitre 2 : Organisation de l'enquête (pages 11 à 12)

- 2-1 Réunion pour l'organisation de l'enquête
- 2-2 Réunion de présentation du dossier d'enquête

Chapitre 3 : Formes et supports de l'enquête unique (pages 13 à 14)

- 3-1 Formes et supports de l'enquête unique
- 3-2 Modalités des dépositions des observations et proposition du public
- 3-3 Permanences du commissaire enquêteur
- 3-4 Publicité de l'enquête publique

Chapitre 4 : Présentation du dossier soumis à l'enquête publique (pages 14 à 22)

- 4-1 Constitution du dossier d'enquête publique
- 4-2 L'Étude d'impact
- 4-3 L'Étude de dangers

Chapitre 5 : Avis émis précédemment à l'enquête (pages 23 à 26)

- 5-1 Avis de l'autorité environnementale émis pour le Ministère de la transition écologique et solidaire par le commissariat général au développement durable en date du 10 octobre 2019
- 5-2 Réponse à l'avis de l'autorité environnementale
- 5-3 Avis du SDIS 27 sur le projet

Chapitre 6 : Bilan de l'enquête (pages 27 à 31)

- 6-1 – Clôture de l'enquête
- 6-2- Appréciation du commissaire enquêteur à propos du climat de l'enquête
- 6-3 – Bilan quantitatif
- 6-4 – Bilan participation du public
- 6-5 – Classement des contributions
- 6-6 – Listing des déposants
- 6-7 – Remise du procès-verbal
- 6-8 – Rapport, conclusions motivées et avis du commissaire enquêteur
- 6-9 – Remise du dossier

Chapitre 1 : Préambule

1-1 Désignation du commissaire enquêteur

Monsieur le Préfet de l'Eure par courrier du 19 novembre 2019, a demandé la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique suite à la demande présentée par le Colonel commandant la base aérienne 105 d'Évreux ayant pour objet une demande d'autorisation environnementale unique pour exploiter un atelier de maintenance, de réparation et d'entretien d'aéronefs sur les communes de Huest, Fauville et Le Viel-Evreux.

Suite à la désignation par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Rouen du 25/11/2019 de Monsieur Laurent GUIFFARD comme commissaire enquêteur, l'enquête a été conduite durant 31 jours consécutifs **du lundi 6 janvier 2020 au Mercredi 5 février 2020 à 16h30**, sur les communes de Huest, Fauville et le Viel-Evreux.

Le commissaire enquêteur rend compte de la mission qui lui a été confiée et qu'il a accompli conformément aux textes en vigueur et en exécution de l'arrêté de Monsieur le Préfet de l'Eure n°1654 en date du 11 décembre 2019 prescrivant l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur a établi un rapport et des conclusions motivées ainsi qu'un avis dans **un document séparé, à la suite de ce présent rapport, comme l'exige la procédure réglementaire.**

1-2 Contexte de la demande

La BA 105 d'Évreux est une plateforme de l'armée de l'air qui existe depuis les années 1910. A la libération elle devient une base de l'OTAN jusqu'en 1967 puis revient dans le giron de l'armée Française. Sa mission principale, actuellement, est d'assurer le support et le soutien spécifique des unités opérationnelles. Elle participe à ce titre aux missions d'intervention sur différents théâtres d'opérations en recueillant des renseignements.

La BA 105 s'étend sur 723 ha sur les communes de Fauville, Gauciel, Huest, Miserey, Sassey et du Viel-Evreux à environ 6km à l'Est d'Évreux. Elle se compose des principales infrastructures suivantes :

- Une piste de 3000m de longueur et de 45m de largeur associée à deux voies de circulation parallèles.
- Six zones de dispersion (marguerites M1 à M6) dont M2 au SUD qui accueillera le projet objet de la demande.
- Une base de vie qui compte à ce jour 2500 militaires.

Les gouvernements Français et Allemand ont pour objectif de mutualiser une partie de leur flotte d'aéronefs « super Hercules » et les équipements associés. Un escadron Franco-Allemand de douze appareils sera créé et positionné sur la BA 105.

A partir de 2021 des avions de transport C-130J de l'armée de l'air Française et de la Luftwaffe allemande formeront une unité binationale qui réunira leurs équipages, le personnel de maintenance de ces avions de transport. Le projet prévoit une livraison de 10 aéronefs entre 2017 et 2024 et une capacité cible de 12 aéronefs.

La création de cette unité de transport « UTAF » nécessite la construction et l'aménagement de nouvelles structures au niveau du secteur de la marguerite n° 2 dite « M2 ». Les travaux seront réalisés en 2020 pour une livraison au quatrième trimestre 2021.

1-3 La demande d'autorisation environnementale

Ce projet présenté par le Colonel David Desjardins, commandant de la BA 105, nécessite la construction et l'aménagement de nouvelles superstructures et infrastructures dont :

- un bâtiment principal d'environ 17110 m² pour la maintenance et la logistique des avions composés de 3 halls avec locaux techniques , espace logistique et ateliers et locaux communs ; Ce bâtiment est soumis à autorisation au titre des ICPE rubrique 2930.1 de la nomenclature;
- Un bâtiment de locaux tertiaires;
- Un bâtiment séparé pour le stockage des gilets de sauvetage comportant des signaux jour/nuit(ICPE soumise à déclaration rubriques 4210 et 4220) ;
- Un bâtiment séparé pour le stockage d'oxygène (ICPE soumise à déclaration rubrique 4725);
- Une aire aéronautique extérieure pour le stationnement des aéronefs et une autre aire aménagée et équipée d'une cuve étanche ;
- Un parking pour les véhicules légers d'environ 250 places ;
- Divers équipements et installations extérieurs :
 - Poste d'accueil et de filtrage
 - Aire de stockage de produits
 - Local déchets
 - Poste distribution de carburant
 - Poste de transformation électrique
 - Aire pour le personnel
 - Diverses voiries de desserte et aires de stationnement

L'ensemble des aménagements sera ceinturé de merlons en périphérie du projet à partir des terres récupérées des merlons existants pour isoler visuellement des occupations extérieures.

Les activités du projet :

- 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 sera complétée par des activités spécifiquement mises en œuvre au niveau du bâtiment de stockage. Elles relèveront du régime de la déclaration pour la rubrique 4210 alinéa 1 et pour la rubrique 4220 alinéa 3 de la nomenclature.
- Et par des activités spécifiquement mises en œuvre au niveau du bâtiment Oxygène. Cette activité relèvera du régime de la déclaration pour la rubrique 4725.

Phase chantier :

- Une opération de dépollution pyrotechnique des sols est réalisée en 2019
- La mise en place du chantier débutera par les travaux d'accessibilité qui seront démantelés en fin d'opération et par une phase de sécurisation globale de la zone chantier.
- La 1ère phase chantier débutera par :
 - La déconstruction des installations existantes concerne des surfaces bétonnées et les merlons et des réseaux divers.
- Construction des nouvelles installations

D'autres projets d'envergure seront développés sur la BA 105 par l'armée de l'air mais avec des secteurs d'activités distincts sans risques de voir se cumuler les impacts et 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. Un centre de formation sera aménagé en continuité immédiate de l'UTAF. Bien que ces deux projets soient distincts, ils seront réalisés avec un programme de travaux commun avec l'UTAF.

Le dossier de demande d'Autorisation environnementale comprend :

- Les dispositions communes codifiées aux articles R181-1 à R181-56 du code de l'environnement complétées par les dispositions spécifiques aux ICPE codifiées à l'article D 181-15-2 ;
- **La demande administrative :** A présentant la BA 105 et le secteur d'implantation, la présentation du projet et des autres projets du secteur dont le centre de formation intégré et le classement ICPE

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

Demandes formulées au titre de la procédure « unique »	Oui	Non
Installations / Ouvrages / Travaux / Activités dits « IOTA » issus de la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (projets visés au 1° de l'article L. 181-1 du code de l'environnement)	X	-
Quota Gaz à Effet de Serre (GES) (article L. 229-6 du code de l'environnement)	-	X
ICPE (projets mentionnés au 1er alinéa du 2° de l'article L. 181-1)	X	-
Réserve naturelle (articles L. 332-6 et L. 332-9 du code de l'environnement)	-	X
Site classé (article L.341-7 et L.341-10 du code de l'environnement)	-	X
« Espèces et habitats protégés » conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats (article L.411-2 du code de l'environnement)	-	X
NATURA 2000 (VI de l'article L. 414-4 du code de l'environnement)	-	X
Enregistrement / Déclaration au titre des ICPE (L. 512-7 ou L. 512-8 du code de l'environnement)	-	X
Agrément ou déclaration pour l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés « OGM » (article L532-3 du code de l'environnement)	-	X
Agrément pour le traitement des déchets (article L541-22 du code de l'environnement)	-	X
Installation de production d'électricité (article L. 311 1 du code de l'énergie)	-	X
Installation de production d'électricité par l'énergie du vent « éolienne » (lorsque celles-ci nécessitent des autorisations particulières au titre : articles L. 5111-6, L. 5112-2 et L. 5114-2 du code de la défense, article L. 5113-1 du code de l'environnement, article L. 54 du code des postes et des communications électroniques, articles L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine, article L. 6352-1 du code des transports)	-	X
Autonsation de défrichement (articles L. 214-13, L. 341-3, L. 372-4, L. 374-1 et L. 375-4 du code forestier)	-	X

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

Demandeur : Le commandant de la BA 105 d'Évreux

Autorité organisatrice de l'enquête : Préfecture de l'Eure

Désignation du CE par Mme la Présidente du TA de Rouen en date du 25 novembre 2019

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 1654 en date du 11 décembre 2019

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Classement du projet par rapport à la directive IED :

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

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

Demandeur : Le commandant de la BA 105 d'Évreux

Autorité organisatrice de l'enquête : Préfecture de l'Eure

Désignation du CE par Mme la Présidente du TA de Rouen en date du 25 novembre 2019

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 1654 en date du 11 décembre 2019

Classement du projet par rapport à la directive SEVESO 3 :

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

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

Réglementation applicable :

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

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

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

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

- **L'Etude d'impact: B ;**
- **L'Etude de dangers : C ;**
- **Une note de présentation non technique de la demande d'autorisation environnementale et un résumé non technique de l'étude d'impact et de l'étude de dangers : D ;**
- **Les annexes : E.**

1-4 Localisation du projet

Les terrains du projet sont partagés entre les communes de Fauville, d'Huest et du Viel-Evreux.

La BA 105 n'accueille aucune activité qui ne soit liée à la Défense Nationale.

Les occupations aux abords de la BA 105 vers le Sud (au plus près du projet) mais aussi vers l'Est et le Nord sont majoritairement de type agricole.

Au-delà de la RN 13 qui marque la limite Sud de la B 105, une occupation unique (hors base) est implantée dans un rayon de 500m autour du projet à savoir un établissement de restauration rapide avec son habitation au sein d'une ancienne station-service. Hormis cette occupation, l'habitation la plus proche du projet est éloignée de 600m vers le Sud au niveau de la commune de Saint-Aubin rattachée à la commune du Viel-Evreux.

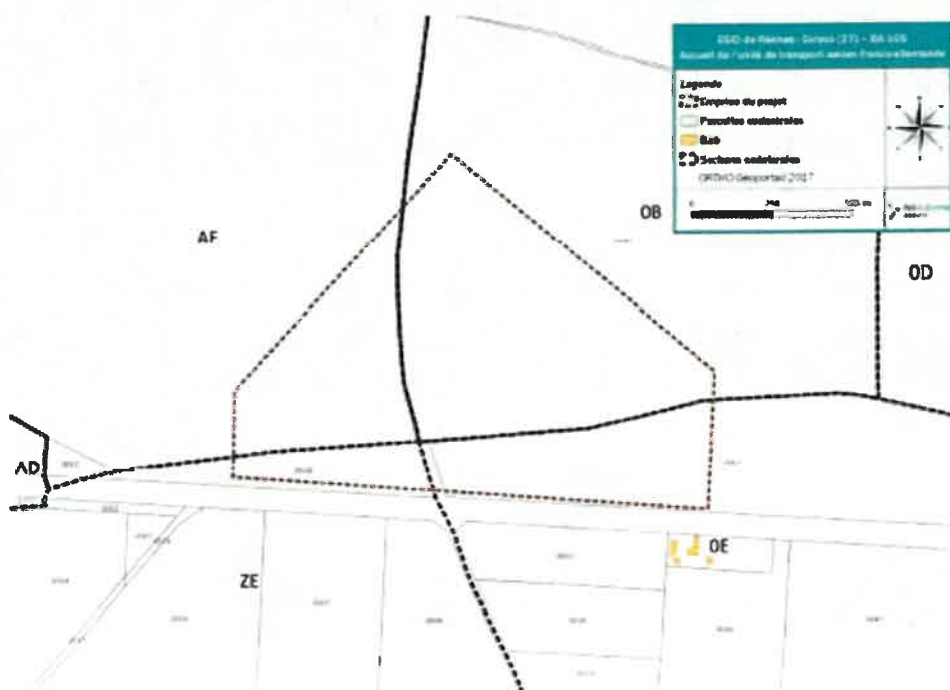


Demandeur : Le commandant de la BA 105 d'Évreux
Autorité organisatrice de l'enquête : Préfecture de l'Eure
Désignation du CE par Mme la Présidente du TA de Rouen en date du 25 novembre 2019
Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 1654 en date du 11 décembre 2019

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

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

Commune	Section cadastrale	N° parcelle	Surface totale de la parcelle	Superficie occupée
Huest	OB	41	396 960 m ²	132 100 m ²
Fauville	AE	1	1 318 000 m ²	60 900 m ²
Le Vieil-Evreux	ZE	38	27 410 m ²	17 200 m ²
	E	1	247 030 m ²	50 600 m ²
Zone non cadastrée				3 200 m ²
Total				264 000 m²



Demandeur : Le commandant de la BA 105 d'Évreux

Autorité organisatrice de l'enquête : Préfecture de l'Eure

Désignation du CE par Mme la Présidente du TA de Rouen en date du 25 novembre 2019

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 1654 en date du 11 décembre 2019

Chapitre 2 : ORGANISATION de L' ENQUÊTE

2-1 Réunions pour l'organisation de l'enquête

→ Réunion préparatoire à la Préfecture du 4 décembre 2019. L'objet de cette réunion était :

- **d'arrêter les dates et heures des permanences, les lieux des permanences :**
 - L'enquête se déroulera pendant 31 jours consécutifs dans les communes de Fauville, Huest et le Vieil Évreux du 6 janvier 2020 au 5 février 2020 à 16h30
 - Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public pour y recevoir les observations, lors des permanences suivantes:
 - - lundi 6 janvier 2020 de 9h à 12h à Huest,
 - - samedi 18 janvier 2020 de 9h à 12h à le Vieil-Evreux,
 - - vendredi 31 janvier 2020 de 14h30 à 16h30 à Fauville,
 - - mercredi 5 février 2020 de 13h30 à 16h30 à Huest.
- **D'arrêter les modalités de consultation du dossier, de déposition des observations et propositions du public ;**
 - Un dossier complet sera déposé dans les mairies désignées lieux d'enquête. Le dossier sera également disponible sur le site internet de la préfecture de l'Eure ;
 - Les observations écrites seront adressées au siège de l'enquête à la mairie de Huest avant l'expiration du délai de l'enquête, à l'attention du commissaire enquêteur et par voie électronique sur un adresse mail de la Préfecture par voie électronique (avant le 5 février 2020 à 16h30) à : pref-projet-baseaerienne105@eure.gouv.fr pour y être annexées au registre.
 - Le dossier sera également disponible sur le site internet de la préfecture de l'Eure <http://www.eure.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Enquetes-Publiques>. Il pourra être consulté en versions papier et numérique, aux jours et heures habituels d'ouverture de la préfecture de l'Eure.
- **De définir les modalités de publicité dans 2 journaux locaux et par affichage**
 - Cet avis est publié par voie d'affichage quinze jours au moins avant le début de l'enquête, soit **avant le 22 décembre 2019**, et pendant toute la durée de celle-ci, dans les mairies de Fauville, Huest et le Vieil Evreux et éventuellement par tout autre procédé en usage dans ces communes.
 - Cet avis est également affiché dans les communes de Gauciel et de Miserey comprises dans le rayon d'affichage de 1 km.

- L'affichage du même avis, imprimé au format A2, doit être réalisé sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques.

→ Une réunion de présentation du dossier d'enquête s'est déroulée le 16 décembre 2019 à la BA 105

Étaient présents :

Mme E. Keomanivong-Paoli (BA 105), Mme N. Malisan (ESID Rennes), M Martens (Néodyme)

Mme C. Lille et Mme Mélo (Préfecture)

M L. Guiffard (commissaire enquêteur)

Les points suivants ont été abordés :

Présentation des besoins, des calendriers études, du projet et de son calendrier de réalisation ;

Présentation de la démarche de projet intégrant les thématiques environnementales et les échanges avec l'autorité environnementale ;

Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale (demande, étude impact, étude de dangers.

Les échanges ont porté sur :

- Les travaux de dépollution du site qui sont commencés.
- La réponse à l'avis de l'autorité environnementale
- La concertation réalisée pour ce projet et pour la base en général
- Les principales sources de bruit que sont la RN 13 et les mouvements des avions

Une visite des lieux a été réalisée. Elle a permis de constater que les travaux de dépollution du site avaient débuté.

Chapitre 3 : Formes et supports de l'enquête unique

3-1 Formes et supports de l'enquête unique

L'enquête publique sera conduite à la fois sous forme dématérialisée (dossier et adresse mail) et à l'aide de supports papier (dossiers et registres) afin que le public puisse consulter le dossier d'enquête et formuler ses observations et propositions éventuelles sur le registre papier par écrit, par courrier ou par mail.

Le dossier d'enquête publique est consultable en version numérique sur le site Internet de la préfecture de l'Eure <http://www.eure.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Enquetes-Publiques> accessible 7j/7 et 24h/24 pendant la durée de l'enquête. Il pourra être consulté en versions papier et numérique, aux jours et heures habituels d'ouverture de la préfecture de l'Eure.

Un dossier sera déposé dans les mairies de Fauville, Huest et le Vieil Evreux où le public pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture, et formuler ses observations sur le registre ouvert à cet effet.

3-2 Modalités des dépositions des observations et proposition du public

Les observations pourront également être adressées par écrit avant l'expiration du délai de l'enquête, à l'attention du commissaire enquêteur en mairie de Huest siège de l'enquête, ou par voie électronique (avant le 5 février 2020 à 16h30) à : pref-projet-baseaerienne105@eure.gouv.fr pour y être annexées au registre.

3-3 Permanences du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public pour y recevoir les observations, lors des permanences suivantes:

- lundi 6 janvier 2020 de 9h à 12h à Huest,
- samedi 18 janvier 2020 de 9h à 12h à le Vieil-Evreux,
- vendredi 31 janvier 2020 de 14h30 à 17h30 à Fauville,
- mercredi 5 février 2020 de 13h30 à 16h30 à Huest.

3-4 Publicité de l'enquête publique

Un avis portant les dispositions du présent arrêté à la connaissance du public est publié aux frais du demandeur, en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, soit **avant le 22 décembre 2019**, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, soit **entre le 6 janvier 2020 et le 13 janvier 2020** dans deux journaux locaux diffusés dans le département.

Cet avis est publié par voie d'affichage quinze jours au moins avant le début de l'enquête, soit **avant le 22 décembre 2019**, et pendant toute la durée de celle-ci, dans les mairies de Fauville, Huest et le Vieil-Evreux et éventuellement par tout autre procédé en usage dans ces communes.

Cet avis est également affiché dans les communes de Gauciel et de Miserey comprises dans le rayon d'affichage de 1 km ainsi que sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de la préfecture de l'Eure : <http://www.eure.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Consultations-et-enquetes-publiques>.

Chapitre 4 : Présentation du dossier soumis à l'enquête publique

4-1 Constitution du dossier d'enquête publique

La demande d'autorisation environnementale unique présentée le 5 juillet 2019 est composée des pièces suivantes :

- Fascicule A : Demande administrative,
- Fascicule B : Étude d'impact,
- Fascicule C : Étude de dangers.

Pour l'enquête publique la demande est complétée par :

- Une note de présentation non technique (art R181-13 du code de l'environnement),
- Le résumé non technique de l'étude d'impact (art R122-5 du CE),
- Le résumé non technique de l'étude de dangers (art D 181-15-2 du CE),
- L'avis de l'autorité environnementale sur le projet en date du 10 octobre 2019,
- La réponse du demandeur aux observations/recommandations de l'AE en date du 20 novembre 2019.
- Avis du SDIS 27 en date du 18 octobre 2019

A noter que

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'Évreux.

4-2 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.

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.

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

L'étude d'impact a consisté à préciser l'état actuel des terrains du projet et des composantes de leur environnement pour en déterminer la sensibilité du milieu.

A partir des contraintes, enjeux et de l'état initial, la sensibilité du milieu varie de nulle à faible sauf pour :

- Les ouvrages de prélèvement d'eau ou la sensibilité est modérée ;
- L'environnement sonore ou la sensibilité est modérée.

ANALYSE des INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES :

Incidences du projet sur la consommation des terres agricoles : Ce terrain de 264000 m² est en totalité intégré dans la BA 105. et utilisé pour des activités similaires entre 1953 et 1999.

Compatibilité du projet avec les règles d'urbanisme: Les documents d'urbanisme applicables réservent ces terrains aux seules activités en lien avec le fonctionnement de la BA 105. En application de l'article R421-8 du code de l'urbanisme, les constructions situées à l'intérieur des aérodromes militaires sont dispensées de toute formalité au titre de ce code et ne nécessitent pas de demande de permis de construire.

Incidence du projet sur l'usage agricole et sylvicole des terres : aucun conflit avec l'usage agricole référencé en partie en prairie permanente et sylvicole limité du fait du risque aviaire qui en est fait sur la base.

Incidence du projet sur les mouvements de matériaux des sols : Le projet nécessite une phase chantier d'importance. Cette phase a débuté par des travaux de dépollution pyrotechnique au regard des restes de bombardements notamment.

Ensuite, le chantier se poursuivra par une phase de démolition des dalles béton existantes (73800 m²), les voies en enrobés (17100 m²) et des merlons en configuration actuelle (74000 m³).

Les matériaux seront réutilisés après un tri limitant ainsi les inconvénients liés au trafic routier des apports en matériaux « neuf ».

Les travaux de construction des installations nécessiteront pour leur part l'utilisation de matériaux dans des quantités importantes pour les couches de forme des voiries, pour le béton nécessaire aux bâtiments (50000m³) et les enrobés des voies.

Incidence du projet sur la ressource en eau : information non communicable

Incidence du projet sur les eaux souterraines: Beaucoup d'informations non communicables. Toutes les mesures seront prises pour éviter toute dégradation de la qualité des eaux souterraines par une pollution de surface en imperméabilisant les surfaces en lien avec l'exploitation.

Incidence du projet sur les rejets d'eaux : Le projet sera à l'origine de la production :

- d'eaux sanitaires traitées dans la STEP capable d'accueillir ce surplus
- d'eaux industrielles qui seront traitées dans un dispositif type déboureur/déshuileur avant rejet au réseau des eaux pluviales en aval. Les eaux de dégivrage des aéronefs seront recueillies dans une cuve pour être traitées dans une installation extérieure.
- d'eaux pluviales polluées qui seront dirigées vers des bassins de 4300, 720 et 200 m³ équipés de déboureur/séparateurs à hydrocarbures et feront l'objet d'une autosurveillance.

Incidence des rejets d'effluents en situation accidentelle: l'effluent sera récupéré dans un bassin et évacué par une entreprise extérieure sous le statut de déchet.

Incidence du projet sur la ressource air : Le projet ne sera pas à l'origine de rejets atmosphériques canalisés en situation normale de fonctionnement. Concernant les rejets atmosphériques diffus liés à la navigation aérienne l'information n'est pas communicable mais n'engendrera pas à terme plus de rejets. En phase chantier, les rejets seront dus à la poussière provoquée par la circulation des engins sur les pistes. L'intégration des différentes contraintes environnementales pour un « chantier propre » concerneront la limitation de la vitesse, l'imperméabilisation des voies, la mise en place de « brumisateurs », la mise en place de lavage de roues,

Incidence du projet sur la 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.

Incidence du projet sur les paysages: La BA 105, pour des raisons de sécurité, est masquée en partie par des merlons de grande hauteur enherbés et entretenus au milieu de grandes étendues de plaines.. L'incidence sera plus marquée pendant le chantier qu'une palissade viendra atténuer.

Incidence du projet sur le trafic routier : L'incidence du projet sur le trafic sera limitée. En phase chantier des aménagements spéciaux seront réalisés comme la réouverture de l'ancien accès sur la RN 13. Une voirie spécifique permettra d'accéder au chantier.

Incidence du projet sur le trafic aérien : 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 le climat et vulnérabilité au changement climatique:Le bâtiment répond aux exigences de la RT 2012

4-3 ETUDE DE DANGERS

L'étude de dangers a pour objectif d'apporter les éléments permettant de justifier que le projet permet d'atteindre, dans des conditions économiquement acceptables, un niveau de risque aussi bas que possible, compte tenu de l'état des connaissances et des pratiques et de la vulnérabilité de l'environnement de l'installation.

La présente version du résumé de l'Etude de Dangers 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 de Dangers » 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 de Dangers et de son résumé.

Sensibilité de l'environnement physique et humain :

En résumé, les principales caractéristiques de l'environnement local sont les suivantes.

- La Base Aérienne 105 d'Évreux est implantée en périphérie immédiate de la principale ville du département de l'Eure depuis près d'un siècle.
- Le projet s'intègre dans une base aérienne militaire exclusivement réservée aux activités en lien avec la défense nationale.
- Aucune disposition d'urbanisme ne vient contraindre le projet et les servitudes « information non communicable » internes au fonctionnement de la BA105 ont été intégrées dès la conception du projet.
- Seule une occupation (une restauration rapide dans une ancienne station-service associée à une habitation « longue ») est inventoriée dans un rayon de 500 m autour du projet à l'extérieur de la Base Aérienne 105 dans un secteur a priori incompatible avec ce type d'occupation.
- Aucun établissement recevant du public (ERP) « sensible » (écoles, crèches, établissement sanitaire et/ou hospitalier, etc.) n'est implanté à proximité en dehors de la base aérienne.

- La Base Aérienne est desservie par les deux axes routiers structurants du centre du département de l'Eure à savoir la RN 13 et la RN 154.

Identification et caractérisation des potentiels de dangers :

- dangers externes liés aux phénomènes naturels : Aléas non retenus comme agresseur potentiel.
- Dangers externes liés aux activités humaines : Les occupations relevant de l'autorisation/enregistrement au titre des ICPE extérieurs à la BA 105 sont fortement éloignées.

L'analyse de ces 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.

- Dangers liés à l'exploitation du site : 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.
 - Aux produits liés aux activités aéronautiques (oxygène).
 - Aux produits « information non communicable ».
 - Au carburant des aéronefs (non stocké sur le site).
 - Aux produits nécessaires au fonctionnement des utilités.

Le risque ATEX « explosion » sera traité par des dispositions constructives

- Accidentologie générale/relative : 130 accidents technologiques en France en 2017 dont 67 % d'ICPE se décomposent en 67 % d'incendies, 33 % de rejets de matières dangereuses, et 4 % d'explosions. Pour la défense 294 accidents dont 94 explosions et 91 incendies dont 61 avec rejets de matières. Avec un nombre de morts élevé.

Enfin, les accidentologies générales des ICPE et spécifique à la « défense » ont été complétées pour une recherche sur l'accidentologie spécifique aux projets de :

- Création d'un atelier de réparation et d'entretien des véhicules.
- Création d'un stockage de gilets de sauvetage comportant des signaux jour/nuit.
- Création d'un stockage d'oxygène (bâtiment oxygène).
- Stationnement et la circulation d'aéronefs.

Pour ce premier, l'analyse des accidents permet de constater qu'ils concernent principalement des incendies en raison du caractère combustible / inflammable des produits et des matériaux, pour ce second des « information non communicable » avec des conséquences notamment humaines dramatiques, pour ce troisième une très faible accidentologie et enfin une accidentologie peu marquée en ce qui concerne les aéronefs.

Enfin, 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'Évreux.

L'accidentologie interne concerne « information non communicable ».

Quantification des scénarios de l'analyse des risques : 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 effets provoqués par les scénarios d'accident retenus avec pour finalités de comparer les effets de surpression, les effets toxiques et/ou les effets thermiques des phénomènes dangereux par rapport aux valeurs seuils définies dans l'Annexe 2 de l'Arrêté Ministériel du 29 septembre 2005, et en premier lieu :

- les effets irréversibles sur l'homme,
- les effets letaux sur l'homme,
- les effets letaux significatifs sur l'homme,

Synthèse de la quantification en intensité des effets des phénomènes dangereux : En conclusion du travail de quantification en intensité des scénarios retenus au terme de l'Analyse Préliminaire des Risques, il est 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.

Analyse détaillée des risques : L'Analyse Détaillée des Risques (ADR) suit la même logique que celle menée pour l'APR avec pour objectif d'examiner les phénomènes dangereux des scénarios dont les effets peuvent atteindre des enjeux à l'extérieur de l'établissement et de vérifier la maîtrise des risques associés.

Au regard de l'absence de phénomènes dangereux susceptibles d'avoir des effets à l'extérieur du futur périmètre d'exploitation de l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J aucune caractérisation en probabilité d'occurrence, en gravité des effets et en cinétique des scénarios n'est à mener.

Cette absence d'effets est notamment le résultat des moyens matériels et notamment des dispositions constructives des bâtiments, mais aussi des moyens humains adaptés encadrant la maîtrise des risques.

Mesures de prévention et d'intervention :

- **Mesures de prévention :** Les principales mesures visant à prévenir les risques sont de plusieurs types. Une convention (en date du 15 mars 2012) définit 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). Des 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 : cette mesure concerne les petits stockages de liquides dangereux. Le site sera par ailleurs muni d'un

reseau de collecte des eaux pluviales sectionnable par une vanne de barrage associee aux bassins EP a meme de retenir un deversement non localise.

- **Mesures d'intervention internes :** Le projet d'Unite de Transport Aerien Franco-Allemande C-130J sera equipe de mesures d'intervention internes qui se composeront de moyens materiels :
 - d'un reseau d'extincteurs notamment dans les batiments ;
 - d'un reseau de Robinets Incendie Armes (RIA) dans le batiment de maintenance ;
 - d'un reseau de Poteaux Incendie (PI) complete par une reserve statique equipee d'un surpresseur et de canne de raccordement ;
 - de dispositifs de retention des deversements accidentels et de retention des eaux produites en cas d'incendie.

Ces moyens materiels d'intervention internes seront completes par les moyens humains internes a la Base Aerienne 105 d'Evreux tres importants.

- **Mesures d'intervention externes: Notamment du SDIS 27**

Conclusion de l'étude de dangers : A l'issue de l'analyse preliminaire des risques, quatre scenarios identifies comme susceptibles de generer un accident majeur ont ete quantifies.

Scenario Principaux choix de la selection Phenomene dangereux

Scenario Sc1 « information non communicable » Effets thermiques

Scenario Sc2 « information non communicable » Effets thermiques

Scenario Sc3 « information non communicable » Effets de surpression

Scenario Sc4 « information non communicable » Effets thermiques

La quantification des phenomenes dangereux associes a ces scenarios a permis de constater l'absence de zones d'effets en dehors des limites cloturees de l'Unite de Transport Aerien Franco-Allemande C-130J.

Aucun effet n'est en consequence susceptible d'affecter des tiers au site, y compris pour les autres occupations de la Base Aerienne 105 d'Evreux, ni par effets directs ni par effets dominos.

Par ailleurs, aucun des interets environnementaux inventories ne sera susceptible d'etre impacte par les phenomenes dangereux ainsi quantifies.

Par consequent, aucun scenario ne peut etre qualifie de majeur et n'a ete caracterise en probabilite d'occurrence, gravite et cinetique ni n'a ete positionne dans la grille d'acceptabilite des risques.

Ainsi, les risques associes au projet d'Unite de Transport Aerien Franco-Allemande C-130J peuvent etre qualifies d'acceptables.

Cette maitrise des risques est notamment le resultat de mesures adaptees et proportionnees aux enjeux mises en place dans le cadre de ce projet mais aussi du haut niveau des moyens d'intervention materiels et humains internes.

CHAPITRE 5 : AVIS EMIS AVANT L'ENQUÊTE et REPONSE DU DEMANDEUR

Avis Autorité Environnementale : Il est préparé par le commissariat général au développement durable (CGCD) et rendu par la Ministre de la transition écologique et solidaire.

Le Préfet de l'Eure a été consulté au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ainsi que les directions d'administration centrale concernées sur certains champs de l'environnement, la DREAL de Normandie et l'ARS de Normandie.

5-1 Principaux enjeux :

Avis AE :

- La gestion des eaux en lien avec des informations non communicables et de terres excavées ;
- Les nuisances sonores ;
- La description des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Réponse : *Le projet permet d'éviter au moyen de mesures prises dès sa conception les effets négatifs, mais aussi de les réduire de façon significative.*

5-2 Analyse de l'étude d'impact :

- **Qualité de l'étude d'impact :**

AE: Le traitement des thématiques environnementales est clair. Le dossier est bien illustré. Le résumé non technique est bien conçu et rédigé pour qu'il soit accessible au public.

Réponse: *Des compléments ont été apportés lors de la réunion du 19 septembre 2019. Les décisions stratégiques ne peuvent être détaillées.*

- **Analyse des variantes :**

AE : La comparaison des variantes et le choix de la variante retenue ne sont pas présents dans l'E.I.

R: *Des compléments ont été apportés lors de la visite du 19 septembre 2019. Ce choix relève de décisions stratégiques ne pouvant être détaillées. Considérant la sensibilité du secteur, la démarche de projet a intégré la dimension environnementale dès l'amont des études et notamment pour le choix des intervenants. Pendant la phase PRO, la prise en compte des aspects environnementaux doit se poursuivre.*

- **Prise en compte de l'environnement :**

AE (phase chantier): Il manque le calendrier de réalisation du chantier

R: Ce calendrier a été présenté lors de la visite du 19 septembre 2019. Quelques précisions sont apportées notamment il est précisé que la phase de dépollution pyrotechnique est indépendante du projet. La phase de préparation de chantier consiste à la mise en place des accès au chantier. La phase travaux du projet ne sera en aucun cas débutée sans l'obtention de l'autorisation environnementale.

AE (pollution des sols): En cas de découverte de terres polluées, le demandeur doit s'engager à réaliser des contrôles et à garantir leur gestion. Dans les merlons le demandeur doit préciser les filières de traitement. Un plan de retrait des matériaux amiantés doit être réalisé avant travaux.

R: L'ensemble de ces prescriptions sont ou seront respectées.

AE (gestion des terres et déchets chantier): Le demandeur doit préciser les sources d'approvisionnement en déblais des futurs merlons, de stockage et de mise en œuvre.

R: Ces apports n'ont pas vocation à être stockés. Les autres informations seront disponibles dans le respect de la réglementation de l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014.

AE (eaux souterraines): Pour conforter l'état actuel de la qualité des eaux souterraines de la nappe de la craie au droit du site, les données provenant du suivi réglementaire sont présentées pour les paramètres mentionnés dans l'arrêté ministériel en date du 5 janvier 2012. Au regard de l'enjeu protection des captages d'eau, le détail des dispositions mise en œuvre pour garantir l'étanchéité des sols du bâtiment principal sera précisé ainsi que les dispositions de surveillance de la qualité de la nappe souterraine.

R: Les campagnes d'investigation sur les eaux souterraines n'ont pas permis de révéler la présence d'une nappe d'eau perchée. Le suivi est précisé dans l'arrêté ministériel du 5 janvier 2012 mais l'information n'est pas communicable. Pour l'étanchéité des sols du bâtiment principal les travaux seront réalisés dans les règles de l'art. Aucun programme de surveillance de la qualité des eaux ne sera mis en place. Les piézomètres seront laissés en place pour un éventuel suivi.

AE (gestion des eaux pluviales et usées) : Apporter une justification de l'absence d'orientations des eaux de lavage des aéronefs vers le réseau d'eaux usées. L'exutoire des eaux pluviales de la BA 105 doit être mentionné dans l'étude ainsi que les dispositions de suivi de la qualité des eaux rejetées.

R: les eaux pluviales de lavage des aéronefs seront dirigées vers le réseau d'eaux usées. Les informations sur le réseau d'eaux pluviales ne sont pas communicables. Un suivi des eaux pluviales est assuré mais n'est pas communicable.

AE(bruit): Compléter la description de l'état initial avec l'activité journalière moyenne sur la base. Mieux évaluer l'ambiance sonore résultant de la réalisation du projet et proposer des mesures de réduction proportionnées à l'évolution des émissions sonores propres au projet.

R: Les informations ne sont pas communicables mais l'activité, le jour des mesures, était supérieure à la moyenne. Les sources de bruit identifiées sont :

- La circulation des avions, des PL, des VL, et les opérations de maintenance.
- La RN 13
- Les émissions sonores liées à la navigation aérienne et encadrées par le plan d'exposition au bruit de la BA 105 (arrêté DDTM/2013/SPRAT/PR-17)

Il n'a été fait de modélisations en l'état futur considérant la distance séparant le projet de l'habitation située à plus de 600m au Sud.

La proposition faite par le demandeur d'encadrer les émissions sonores dans le cadre plus globale du PEB paraît tout à fait adaptée. Les mesures d'évitement et de réduction proposées semblent adaptées :

- Absence d'activité de maintenance en dehors des bâtiments fermés et isolés
- Limitation de la vitesse de circulation, mise en place de merlons de grande hauteur, ...
- Une mesure sonore a été réalisée. Elle indique un bruit stable et constant aux alentours de 50 DBA. Elle corrobore l'absence de bruit notable des activités de maintenance/réparation des avions dans les hangars.

AE (Qualité de l'air) : Vérifier les hypothèses de faibles enjeux et de faible impact une fois le projet mis en œuvre. Déplacer les pieds d'orchidée dans une zone non affectée par les travaux

R: Les hypothèses seront vérifiées et les pieds d'orchidée déplacés si nécessaire.

AE (climat) ; Évaluer et quantifier les émissions de gaz à effet de serre engendrés par le projet et proposer les mesures de réduction.

R: La navigation aérienne est une source importante de GES. Beaucoup d'informations ne sont pas communicables car liées aux missions engagées par la défense nationale. En phase chantier, aucune analyse complémentaire n'est proposée faute de données fiables. Un tableau de synthèse en fin d'analyse des incidences a été complété. Et le faible impact et de faible enjeux sera réalisé par un suivi des consommations par bâtiment.

AE (Émissions lumineuses): Vérifier les hypothèses une fois le projet réalisé.

R: Des mesures de réduction accompagnent les éclairages associés au projet et limitera le plus possible les émissions diffuses ainsi que l'incidence desdits éclairages au-delà des limites d'exploitation.

AE (Analyse des effets cumulés):Un calendrier prévisionnel de réalisation des projets devrait être présenté.

R:Une analyse des dangers avec 2 autres projets a été présentée.Les autres informations ne sont pas communicables.

AE(séquence ERC):Les mesures ERC et leur suivi devraient être mieux définies et classées en évitement, réduction, compensation.

R:Le tableau de synthèse a été complété.

AE (appréciation générale de la qualité de l'EI et de la prise en compte de l'environnement):L'environnement a été pris en compte de manière satisfaisante dans le projet.Bonne application du principe de proportionnalité.Le dossier permet une bonne compréhension par le public des enjeux environnementaux et justifie de son moindre impact sur l'environnement.

Des précisions mériteraient d'être apportées sur :

- La comparaison des variantes
- Les dispositions envisagées pour garantir l'absence d'impact du projet sur la qualité des eaux souterraines et les sols.

Concernant les thématiques air, bruit et climat, il serait souhaitable de vérifier les hypothèses de faibles enjeux et de faible impact résiduel une fois le projet mis en œuvre.

AVIS du SDIS 27 :

Défense extérieure contre l'incendie	
Indications contenues dans le dossier présenté	Les besoins en eau ont été établis à partir du document technique D9 sur la base d'un scénario dans un hall. La quantité d'eau à réunir est de 240 m ³ /h pendant 2 heures. Des poteaux incendie seront implantés conformément aux textes à moins de 200 mètres de l'entrée des bâtiments. Un total de 6 poteaux d'incendie sera implanté. Une réserve de 300 m ³ équipée d'un surpresseur et d'une canne de raccordement viendra compléter le réseau de distribution de la base permettant de fournir le débit nécessaire pour 2 des 6 poteaux incendie.
Avis du SDIS 27	Le renforcement des capacités en eaux d'extinction est effectivement judicieux et permet de sécuriser l'alimentation en eau incendie.

Moyens et conditions d'intervention	
Indications contenues dans le dossier présenté	La BA 105 dispose d'un Escadron de Sécurité Incendie et de Sauvetage armé par 7 personnels en permanence et équipés de 6 véhicules mousse aérodrome (VMA) emportant une capacité de 9 m ³ d'eau, 900 litres d'émulseur, 250 kg de poudre et 2 fourgon pompe-tonne légers.
Avis du SDIS 27	La BA 105 dispose de moyens suffisants pour traiter de façon autonome les scénarios Sc2 et Sc 4. Pour le Sc 1, il conviendra de faire appel aux moyens du SDIS afin d'apporter un complément nécessaire en matériel notamment moyens aérien (échelle, bras élévateur articulé) et en personnel.

Observations du rapporteur sur le dossier présenté	
En conclusion, j'émetts un avis favorable à la réalisation de ce projet sous réserve des recommandations émises ci-dessus.	

Demandeur : Le commandant de la BA 105 d'Évreux

Autorité organisatrice de l'enquête : Préfecture de l'Eure

Désignation du CE par Mme la Présidente du TA de Rouen en date du 25 novembre 2019

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 1654 en date du 11 décembre 2019

Chapitre 6 : Bilan de l'enquête

6-1 – Clôture de l'enquête

L'enquête a été close le mercredi 5 février à 16h30, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral. La dernière permanence ayant été tenue de 13h30 à 16h 30 à la Mairie de Huest, siège de l'enquête.

Le site internet de la préfecture de consultation du dossier a été fermé également le mercredi 5 février à 16h30 ainsi que l'adresse de messagerie suivante :

pref-projet-baseaerienne105@eure.gouv.fr.

Conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral portant organisation de l'enquête, les registres d'enquête en format papier ont été retirés de la mise à disposition du public le mercredi 5 février à 16h30. Le commissaire enquêteur à l'issue de la dernière permanence de Huest a recueilli les registres d'enquête et les a clos aussitôt.

Communes	Nbre de permanences	Contributions registre papier (R)	Contributions @ mails E	Courriers déposés (C)	Pétitions	Nombre de registres
Mairie HUEST Siège de l'enquête	2	4	0	0	0	1
Mairie du Vieil-Evreux	1	0	0	0	0	1
Mairie de Fauville	1	2	0	0	0	1

6-2- Appréciation du commissaire enquêteur à propos du climat de l'enquête

Les représentants de la préfecture et de la BA 105 ont travaillé efficacement à l'organisation de l'enquête publique.

Les maires, ainsi que les secrétaires des mairies ont contribué au bon déroulement de l'enquête. Dans chaque mairie, lieu d'enquête, un échange a eu lieu sur le projet et l'information donnée au public. Distribution dans les boîtes aux lettres d'une note d'information, bulletin municipal informant du projet au Vieil-Evreux. Les permanences du commissaire enquêteur ont été tenues dans de bonnes conditions d'accueil, l'espace de travail a toujours été satisfaisant, la confidentialité des entretiens a été respectée, leur durée permettait au public d'exposer calmement le motif de sa visite, les discussions ont été courtoises. Les échanges informels avec les maires tenus avant ou après les permanences ont plutôt montré un climat apaisé entre les habitants et les activités de la BA 105. Quelques interrogations sur la qualité du système d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales (étanchéité des réseaux, mise aux normes de la station et qualité des rejets au milieu naturel. Et un souhait de voir améliorer les mesures de réduction des nuisances sonores notamment en direction de Fauville.

Les personnes qui ont déposé des contributions sur les registres attendent une réponse claire et constructive du demandeur. Le commissaire enquêteur a rencontré des personnes inquiètes des projets prévus car l'occurrence des nuisances (sonores, pollutions, air) notamment risque d'augmenter.

6-3 – Bilan quantitatif

Communes	Nbre de permanences	Contributions registre papier (R)	@ mails E	Courriers déposés (C)	Pétitions	Nombre de registres
Siège de l'enquête mairie Huest	2	3	0	0	0	1
Mairie du Viel-Evreux	1	0	0	0	0	1
Maire de Fauville	1	2	0	0	0	1

6-4 – Bilan participation du public

6 contributions enregistrées, qui se ventilent de la façon suivante :

Adresse mail	Registres papier	Courriers	Pétitions
0	6	0	0

Le nombre peu élevé de contributions montre une bonne acceptabilité sociétale de l'activité de la BA105 sur le territoire, ce que les échanges avec les maires des communes désignées lieu d'enquête ont confirmé.

6-5 – Classement des contributions

-Analyse par thème :

5 thèmes ressortent des principales préoccupations, inquiétudes exprimées, demandes formulées soulevées par le public durant l'enquête.

- Classement des thèmes :

1. Les nuisances sonores ;
2. Pollutions/Qualité de l'air/santé ;
3. La description des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ;
4. Dévaluation du patrimoine et opposition au projet.

Demandeur : Le commandant de la BA 105 d'Évreux

Autorité organisatrice de l'enquête : Préfecture de l'Eure

Désignation du CE par Mme la Présidente du TA de Rouen en date du 25 novembre 2019

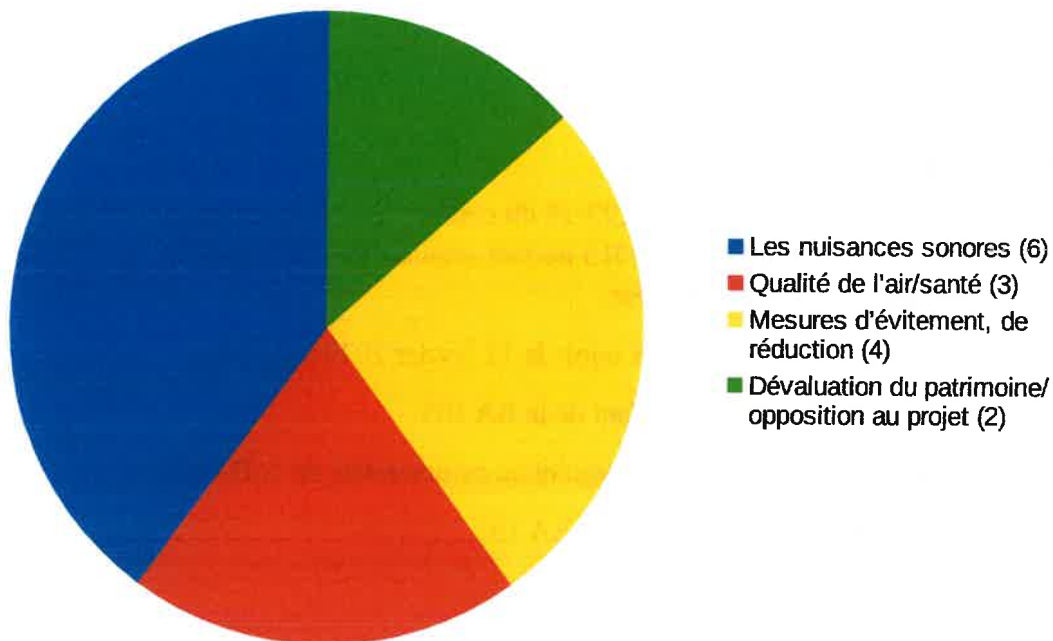
Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 1654 en date du 11 décembre 2019

Une contribution du public pouvant intéresser plusieurs thématiques, le tableau ci-après représente la répartition des contributions dans les thématiques :

Tableau de répartition des contributions dans les thématiques :

Thématiques	Répartition des contributions
Les nuisances sonores (6)	6
Qualité de l'air/santé (3)	3
Mesures d'évitement, de réduction (4)	4
Déévaluation du patrimoine/opposition au projet (2)	2

Diagramme le poids respectif des thématiques évoquées au cours de l'enquête:



-Dépositions individuelles du public:

Pas d'observations individuelles

Demandeur : Le commandant de la BA 105 d'Évreux

Autorité organisatrice de l'enquête : Préfecture de l'Eure

Désignation du CE par Mme la Présidente du TA de Rouen en date du 25 novembre 2019

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 1654 en date du 11 décembre 2019

-Contributions du commissaire enquêteur à propos :

- 1-- Des nuisances sonores
- 2-- De la protection des eaux souterraines
- 3-- De la collecte, du traitement et de l'évacuation des eaux usées et pluviales
- 4 – De l'urbanisme réglementaire

6-6 – Listing des déposants

@ : courrier électronique, R : registre ; C :courrier papier

N°	REF	NOM	COMMUNE
1	RH1	Aubigny	Huest
2	RH2	Abraham	Huest
3	RF1	Lefebvre	Fauville
4	RF2	Veau	Fauville
5	RH3	Trestard	Huest
6	RH4	Bréant	Huest

6-7 – Remise du procès-verbal

En application des dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement et de l'article 6 de l'arrêté préfectoral en date du 11 décembre 2019 portant organisation de l'enquête, le commissaire enquêteur a établi un procès-verbal de synthèse.

Le procès-verbal de synthèse a été présenté et remis le 12 février 2020 à 10h30 à :

- Monsieur le Colonel S. Delporte, Commandant de la BA 105
- Monsieur le Lieutenant Colonel P.M. Glotz, adjoint au commandant de la BA 105
- Mme Keomanivong, IEF Chargée de prévention BA 105

Cette réunion a donné lieu à de nombreux échanges et commentaires entre les personnes présentes. Le commissaire enquêteur a attiré leur attention sur des points particuliers du procès-verbal de synthèse qui soulèvent des questions et méritent des approfondissements et des réponses précises.

Le commandant et ses représentants interprètent différemment certaines observations du public et la synthèse qui en a été faite, notamment celle concernant les pollutions visibles dans les propriétés dont ils n'ont pas connaissance.

Demandeur : Le commandant de la BA 105 d'Évreux

Autorité organisatrice de l'enquête : Préfecture de l'Eure

Désignation du CE par Mme la Présidente du TA de Rouen en date du 25 novembre 2019

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n° 1654 en date du 11 décembre 2019

Afin d'avoir les dépositions dans leur intégralité, les photocopies des registres d'enquête ont été remis au demandeur qui s'engage à y porter la plus grande attention et à remettre le mémoire en réponse rapide tout en soulignant l'importance des circuits de validation dans l'armée.

6-8 – Rapport, conclusions motivées et avis du commissaire enquêteur

Le rapport ainsi établi et l'ensemble des éléments recueillis au cours de l'enquête (le dossier d'enquête, les permanences, les auditions, les observations regroupées par thèmes, le procès-verbal de synthèse, le mémoire en réponse du Colonel Commandant de la BA 105) permettent au commissaire enquêteur de disposer d'éléments et d'informations suffisants pour rédiger ses conclusions motivées et formuler ses avis sur le projet d'exploitation d'un atelier de maintenance, de réparation, et d'entretien d'aéronefs, ils sont développés dans les parties du volume 3.

6-9 – Remise du dossier

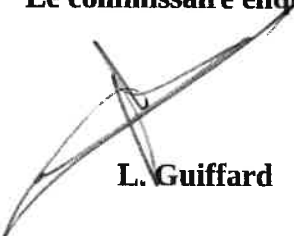
Suivant l'article 6 de l'arrêté préfectoral, le commissaire enquêteur, comme convenu, a remis le **2 mars 2020** au représentant de Monsieur le Préfet de l'Eure et transmis au tribunal administratif de Rouen, les pièces suivante :

- ✓ 1-Le rapport de la commission d'enquête
- ✓ 2-Annexe :Le procès-verbal des observations et le mémoire en réponse de monsieur le Colonel Desporte, Commandant de la BA 105
- ✓ 3-Les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur

et les 3 registres d'enquête

Le Tronquay le 28 février 2020

Le commissaire enquêteur



L. Guiffard

