

# 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'Évreux**



## **3-CONCLUSIONS motivées et** **AVIS du commissaire enquêteur**

1

**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

- 1- Rappel succinct de l'enquête publique.....pages 3 à 4
- 2- Conclusions du commissaire enquêteur.....pages 5 à 11
- 3 - Conclusions du commissaire enquêteur à propos des thèmes.....pages 12 à 16
- 4 - Conclusions à propos des observations du commissaire enquêteur.....pages 17 à 21
- 5 - Avis du commissaire enquêteur.....pages 22 à 24

## ➤ 1 - Rappel succinct de l'enquête publique

### ✓ 1-1 Désignation et mission 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 d'autorisation environnementale unique présentée par le Colonel commandant la base aérienne 105 d'Évreux ayant pour objet l'exploitation 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, le Viel-Evreux, Gauciel et Miserey.

### ✓ 1-2 La demande d'autorisation environnementale unique :

**La BA 105 d'Évreux** est une plateforme de l'armée de l'air qui existe depuis les années 1910.

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 Objectifs de l'atelier :

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

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.

**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. Un centre de

formation sera aménagée 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 projet est le résultat d'une démarche ayant intégré depuis l'origine toutes les compétences nécessaires à la réalisation du projet notamment dans sa dimension environnementale.

La demande d'autorisation environnementale unique a été formulée le 25 avril 2019 et complétée le 6 août 2019 par Monsieur le colonel commandant de la BA 105.

L'avis du commissariat général au développement durable a été rendu le 10 octobre 2019

Le rapport de fin d'examen de l'inspection des installations classées déclarant le dossier recevable pour faire l'objet de la procédure d'autorisation a été rendu le 19 novembre 2019

L'enquête publique, organisée du lundi 6 janvier au mercredi 5 février 2020 inclus, constitue une phase importante de la démarche de projet. Les habitants et les acteurs locaux pourront, dans ce cadre, prendre connaissance du projet et formuler des observations et remarques sur ce dernier.



## ➤ 2 - CONCLUSIONS MOTIVEES

### ✓ 2-1 Conclusions partielles à propos des modalités de l'enquête

Par décision n° E19000116/76 en date du **25 novembre 2019**, Madame la Présidente du tribunal administratif de Rouen m'a désigné pour conduire cette enquête publique.

L'enquête publique s'est déroulée sur une durée de 31 jours consécutifs, du **lundi 6 janvier 2020 au mercredi 5 février 2020**, conformément aux dispositions du code de l'environnement et de l'arrêté préfectoral du 11 décembre 2019 l'ayant ouverte, et ayant fixé ses modalités.

J'ai tenu 4 permanences réparties dans les mairies des communes de Huest, Le Vieil-Evreux et Fauville désignées comme lieux d'enquête.

J'ai rencontré les représentants de Monsieur le Préfet de l'Eure, de Monsieur le Colonel Commandant de la BA 105, les Maires et secrétaires de mairie des communes lieux d'enquête pour un échange oral sur l'enquête.

Au total 6 dépositions ont été recueillies dans les délais de l'enquête, toutes sur les registres papier des mairies. Les dépositions ont été découpées en 16 observations dispatchées dans les différentes thématiques. Aucune observation individuelle demandant une réponse personnalisée n'a été déposée.

Après avoir étudié le dossier d'enquête, l'avis émis avant l'enquête par l'autorité environnementale et la réponse du maître d'ouvrage, l'ensemble des contributions déposées ; j'ai établi et remis un procès-verbal de synthèse au demandeur. Suite à la réception du mémoire en réponse du demandeur, j'ai émis un commentaire sur chaque thème.

Ensuite, j'ai rédigé un rapport d'enquête présentant notamment l'objet et le contexte de l'enquête, le projet et les étapes de son élaboration, relatant l'organisation, les modalités et le déroulement de l'enquête et analysant les observations recueillies.

**Mes conclusions motivées et mon avis sur le projet d'exploitation d'un atelier de maintenance, de réparation et d'entretien d'aéronefs sur la BA 105 sont exposés ci-après.**

### ✓ 2-2 Conclusions partielles à propos de l'autorisation environnementale pour l'exploitation, la réparation et la maintenance des aéronefs:

Par arrêté du 11 décembre 2019, la préfecture de l'Eure a défini les modalités pratiques d'ouverture et d'organisation de l'enquête en concertation avec le commissaire enquêteur.

Le 16 décembre 2019 les représentants de monsieur le Colonel Commandant de la BA 105 ont présenté le projet, les opérations prévues sur le site, le calendrier, la démarche de projet, la procédure et le contenu de la demande d'autorisation environnementale unique.

J'ai pris connaissance :

- des avis du commissariat général au développement durable du 10 octobre 2019
- Rencontré les maires des communes lieu d'enquête pour un échange sur le projet et leur ressenti.

«Le commissaire enquêteur considère que la démarche de projet, de la définition des besoins jusqu'à la phase projet, a bien intégré les dimensions environnementales et les dangers de l'activité projetée. Les équipes d'assistance à maîtrise d'ouvrage (ESID, NEODYME) ont œuvré depuis les premières déclarations d'intention datant de 2016 pour aboutir à un dossier limitant les impacts sur l'environnement et les populations.

✓ **2-3 Conclusions partielles à propos du dossier mis à l'enquête :**

Le dossier de demande d'autorisation environnementale comprend :

- **Fascicule A : Demande administrative**
  - Présentation BA105
  - Présentation secteur d'implantation
  - Présentation projet
  - Présentation autres projets du secteur dont centre de formation intégré
  - Classement ICPE

Rubrique	Intitulé	Capacités	Régime
2930.1	Atelier réparation entretien	9 740 m <sup>2</sup> de halls dans un bâtiment 17 110 m <sup>2</sup>	A
4725.2	Oxygène	2,1 tonnes (3 cuves)	D
4210.1b	Produits explosifs	48,798 kg	D
4220.3	Produits explosifs	Entre 30 et 100 kg	D

- Classement ICPE complété pour groupe électrogène

Rubrique	Intitulé	Capacités	Régime
2910.	Installation de combustion : groupe électrogène	1,44 MW	D

- Non classé pour produits 4000
- Pas de classement «temporaire» phase chantier (D pour 2515)
- Non SEVESO / Non IED
- Classement Loi sur l'Eau

Rubrique	Intitulé	Capacités	Régime
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales	Surface projet : 26,4 ha	A

• **Fascicule B : Étude d'Impact**

Étude d'Impact systématique : rubrique 39 annexe R. 122-2 du CE

• **État Initial Environnement**

Très faible sensibilité de l'environnement

- Absence de milieux naturels protégés / remarquables
- Contexte topographique / géologique favorable

- Absence de contraintes hydrauliques (sauf AEP)
- Contexte socio-économique favorable
- Cadre physique non contraignant

Seuls deux domaines ont un enjeu modéré

- Présence de trois ouvrages de prélèvement d'eau souterraine pour l'alimentation en eau de la BA 105
- Environnement sonore marqué par la navigation aérienne

Pour ces deux domaines le projet a intégré dès la phase de conception des mesures :

- Limitation du périmètre UTIFA et décalage vers Ouest pour éviter les périmètres de protection. Avis de l'hydrogéologue sur cette conception.

- Haut niveau d'isolement des bâtiments pour le bruit des activités internes. Pour navigation aérienne mise en place de merlons de grande hauteur (visibilité et bruit)

- **Analyse des impacts du projet**

Absence d'incidences notables permanentes ou temporaires dans la majorité des domaines de l'environnement :

- Terrains réservés aux occupations relatives à la Défense Nationale, absence de conflit d'usages
- Absence de rejets canalisés dans l'air et navigation aérienne en remplacement d'une autre unité d'aéronefs (sans augmentation du trafic)
- Absence de destruction d'espèces ou d'habitats bénéficiant d'une protection réglementaire
- Paysages : BA105 intégrée localement et mise en place de merlons
- Absence de patrimoine culturel
- Bâtiments RT 2012
- Absence d'effets cumulés notables avec les autres projets connus

Pour les domaines de l'environnement où une incidence notable est prévue :

- Travaux de dépollution pyrotechnique importants
- Réemploi des matériaux déconstruits qui peuvent l'être (merlons, bétons concassés, etc.)

- Augmentation des consommations d'eau du fait du personnel. Ressource suffisante pour assurer cette augmentation et conditions d'aménagement «validées» par hydrogéologue
- Eaux pluviales collectées et gérées quantitativement et qualitativement en situation normale et accidentelle : 4 bassins associés à des dispositifs «débourbeur / séparateur»
- Eaux usées d'origine sanitaire prises en charge par la station d'épuration de la base
- Effluent de lavage au niveau du point fixe traité et pour opérations de dégivrage collecté dans une cuve avant évacuation en déchets
- Effluent aqueux produit en situation accidentelle, notamment en cas d'incendie, retenu dans l'emprise du projet au sein d'une capacité de rétention
- Trafic routier important en phase de chantier : travail important de sécurisation et de surveillance des accès à la zone chantier dès la phase conception du projet
- Environnement sonore : émissions liées à la navigation aérienne : C-130J remplacera une unité existante. Plan d'exposition au Bruit (PEB) encadre les niveaux sonores de la BA105
- Environnement sonore : point fixe traité spécifiquement par la mise en place de merlons de grande hauteur.

- **Fascicule C : Étude de Dangers**

- Analyse Préliminaire des Risques : 4 scénarios retenus pour être quantifiés

Scénario	Principaux choix de la sélection	Phénomène dangereux associé
Scénario Sc1	Feu de nappe de kérosène dans le hall de maintenance des aéronefs	Effets thermiques
Scénario Sc2	Incendie généralisé de l'aire de stockage des déchets	Effets thermiques
Scénario Sc3	Explosion en masse d'un stockage d'engins pyrotechniques (stockage de leures)	Effets de surpression
Scénario Sc4	Incendie soude à ingrédients	Effets thermiques

Aucun des effets des phénomènes dangereux modélisés n'impacte des intérêts extérieurs à l'Unité de Transport Aérien Franco-Allemande C-130J y compris in-base.



Mesures de prévention et d'intervention:

- Organisation en matière de santé / sécurité au travail (SST), de protection contre l'incendie (PCI) et de protection de l'environnement (ENV) (convention de site)
- Dispositions constructives : respect des dispositions des arrêtés ministériels de prescriptions générales (AMPG) applicables au titre des ICPE
- Étanchéité et mise en rétention des zones de stockages
- Dispositifs de détection et d'avertissement : télédétection incendie reliée à l'ESIS et la présence de moyens humains de prévention / protection de la BA 105
- Réseau d'extincteurs, de Robinets Incendie Armés (RIA) dans le bâtiment de maintenance, et de Poteaux Incendie (PI) + réserve statique équipée d'un surpresseur
- Moyens importants de l'Escadron de Sécurité Incendie et Sauvetage (ESIS) qui regroupe 68 personnes et 8 véhicules incendie.

- **Fascicule D:annexes**

- **Le commissaire enquêteur note :**

- **la bonne lisibilité des pièces du dossier par l'intermédiaire des résumés non techniques. Beaucoup d'informations sont non communicables au public, ce qui peut paraître paradoxale pour une enquête publique destinée à recueillir les dépositions du public sur le projet mais compréhensible du fait de l'activité militaire.**
- **Un environnement globalement peu sensible. A noter cependant la présence de captages d'eau potable à proximité.**
- **La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme communaux qui depuis, ont été abrogés au profit du PLUi opposable depuis le 7/02/2020.**
- **Une étude dangers qui note l'absence d'impact sur des intérêts extérieures à la base.**

- ✓ **2-4 Conclusions partielles à propos de la préparation et l'organisation de l'enquête publique :**

- Une étroite concertation a eut lieu entre les représentants de la Préfecture, de la BA 105 et le commissaire enquêteur pour bien préparer et organiser l'enquête publique lors des réunions de préparation de l'enquête, de présentation du dossier d'enquête ainsi qu' avec les mairies lieux d'enquête.

- Les réunions ont essentiellement porté sur :
  - La présentation du projet et de l'architecture du dossier.
  - La rédaction de l'arrêté de mise à l'enquête.
  - Le nombre, les dates et les lieux des permanences.
  - Les modalités de publicité et d'information du public.
  
- Les modalités d'enregistrement des contributions du public quelle qu'en soit leur origine:
  - Registres papier, courriels, courriers.
  
  - Le commissaire-enquêteur a pris contact avec les mairies de Huest, Le Vieil-Evreux et Fauville pour évoquer les conditions d'accueil et d'accès au dossier offertes au public, examiner les modalités pratiques des permanences et rencontrer les maires ou leurs représentants.
  
- Par arrêté du 11 décembre 2019, M le Préfet de l'Eure a ouvert la présente enquête et en a fixé les modalités, conformément aux dispositions du code de l'environnement.
  
- La publicité réglementaire a été réalisée au moyen de l'affichage des avis d'enquête dans les 5 mairies (Huest, Le Vieil-Evreux, Fauville, Gauciel, Miserey) , communes des terrains d'assiette de la base 105.
  
- La parution dans deux journaux et sur le site Internet de la préfecture, s'est faite dans les délais prescrits par le code de l'environnement. Elle a été très largement complétée, avant l'enquête, par les mairies, par divers moyens susceptibles d'atteindre un public élargi.

**« Le commissaire enquêteur estime que toutes les dispositions ont été prises pour organiser l'enquête suivant la réglementation en vigueur du code de l'environnement, permettant une bonne information du public et sa participation dans les meilleures conditions à l'enquête publique ».**

**✓ 2-5 Conclusions motivées partielles à propos du déroulement de l'enquête publique et sur le nombre des contributions déposées :**

L'enquête publique s'est déroulée sur une durée de 31 jours consécutifs, du **lundi 6 janvier 2020 au mercredi 5 février 2020**, conformément aux dispositions du code de l'environnement et de l'arrêté préfectoral du 11 décembre 2019 l'ayant ouverte, et ayant fixé ses modalités.

Les maires des communes lieu d'enquête, ainsi que les secrétaires des mairies ont contribué au bon déroulement de l'enquête.

L'enquête publique a été conduite afin que le public puisse consulter le dossier d'enquête et formuler ses observations et propositions.

Le dossier d'enquête publique était consultable en version numérique sur le site Internet de la préfecture accessible 7j/7 et 24h/24 pendant la durée de l'enquête.

Un dossier complet en version papier était disponible au siège de l'enquête publique et dans les mairies lieux d'enquête.

Les observations et propositions du public formulées par courrier électronique, sur les registres papier et par courrier papier étaient annexées et consultables sur le registre d'enquête de Huest.

Le public disposait de quatre moyens d'expression :

- - Un registre papier disponible dans chacune des mairies lieux d'enquête durant leurs heures d'ouverture,
- - Une adresse postale pour s'adresser directement au commissaire enquêteur à la mairie de Huest, siège de l'enquête,
- - Une adresse courriel qu'il pouvait utiliser pour déposer une contribution assortie de pièces jointes.

Les conditions d'accueil du public et les conditions de travail offertes ont toujours été satisfaisantes. L'enquête s'est déroulée dans un bon climat et aucun incident n'est à déplorer.

**Au total, 6 contributions ont été déposées** dans les délais de l'enquête et prises en considération. Elles ont toutes été déposées sur les registres papier.

**Les dépositaires ont préféré rencontrer le commissaire enquêteur** avant de formuler leurs contributions à la déposition par mail.

✓ **« En conclusion, le commissaire enquêteur considère que l'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté la prescrivant et dans de très bonnes conditions. Aucun incident n'est à déplorer.**

✓ **Les personnes ayant eut besoin de renseignements et d'aide pour comprendre le dossier ont utilisé le registre papier. Elles ont pu trouver dans le nombre de permanences, dans la durée de l'enquête et dans les horaires d'ouverture des mairies des moyens destinés à répondre à leurs interrogations et à faciliter le dépôt de leurs contributions. Aucune déposition n'a été faite par mail.**

✓ **La faible mobilisation peut être interprétée comme une bonne acceptabilité sociétale des activités de la BA 105 dans le territoire, sentiment renforcé par les échanges, lors d'entretiens oraux, avec les maires des lieux d'enquête. Pour autant, des inquiétudes sont apparues pendant l'enquête sur les thématiques santé, bruit basées sur l'activité existante avec la crainte de voir ces nuisances augmenter.**

### ✓ 3 CONCLUSIONS MOTIVEES à PROPOS des THEMES

#### ✓ 3-1 Conclusions partielles à propos de la thématique « Nuisances sonores »

##### Description de la thématique :

L'exploitation de l'atelier de maintenance des aéronefs, objet de la présente demande d'autorisation environnementale, doit respecter le PEB approuvé le 11 octobre 2013 qui prend en compte les prévisions de développement de l'activité aérienne, l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne. Il définit des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Les nuisances sonores des aéronefs sont décomposées en nuisances en vol et nuisances au sol. Un suivi doit être réalisé et le public informé si les contraintes de défense nationale le permettent.

##### Synthèse des observations :

Les nuisances sonores sont déjà insupportables. Le projet risque-t'il de provoquer plus de nuisances sonores dues à des bruits de moteurs d'appareils au sol ? Par exemple les 28 et 29 décembre 2019, les moteurs ont tourné plusieurs heures par jour.

De même pour les bruits provenant d'appareils en vol. Depuis un changement de pratiques d'approche récent les avions passent très bas au-dessus des maisons de Huest et ce, de jour comme de nuit. Même les animaux sont affolés

-Le PEB datant de 2013 a t'il prévu cette évolution d'activité, la marguerite M2 ayant cessé toute activité ?

-Demande de définir des heures d'utilisation pendant la journée pour les moteurs au sol et les vols.

-Demande que les procédures d'approche soient redéfinies ou redeviennent comme précédemment.

##### Réponse de la BA 105 :

Les émissions sonores associées à l'exploitation de la Base Aérienne 105 sont encadrées, y compris la zone M2 d'implantation du projet, comme pour toutes plateformes aéroportuaires, par un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) en vigueur en vertu de l'arrêté préfectoral DDTM/2013/SPRAT/PR-17 du 11 octobre 2013.

Les données de trafic aérien estimées à l'époque de la réalisation de ce plan (à court, moyen et long termes) et ayant permis de modéliser les zones d'intensités sonores sont cohérentes avec les données chiffrées du trafic aérien enregistré à date.

Cette cohérence a été mise en évidence par les mesures de bruit réalisées dans le cadre du projet qui ont permis de mesurer des intensités comparables à celles identifiées dans les zones du PEB dans lesquelles elles ont été réalisées.

Les heures d'utilisation des moteurs au sol et des vols associés à l'exploitation de la BA105 répondent à des contraintes relevant de la défense nationale et ne peuvent être modulées par avance et sont précisées dans le PEB.

De la même manière, les procédures d'approches associées à l'exploitation de la BA105 répondent à des contraintes aéronautiques liées à la défense nationale et ne peuvent être modulées par avance et sont mentionnées dans le PEB.



La plateforme aéronautique a pour vocation d'accueillir des aéronefs en transit qui ne rentrent pas en considération dans la demande du dossier d'autorisation environnementale du projet Franco-Allemand. L'activité principale du projet n'engendrera pas de bruit supplémentaire au même titre que les ateliers de maintenance existants.

Les observations ont porté :

- sur la crainte de voir augmenter les nuisances sonores, « déjà difficilement supportables » du fait du trafic actuel des aéronefs en vol et au sol, du fait de ce projet d'exploitation d'un atelier de maintenance,
- le souhait d'instaurer des restrictions de circulation des aéronefs, de revenir aux procédures d'approche antérieures et d'encadrer les opérations au sol.

Le CE considère la réponse comme argumentée et satisfaisante. Le demandeur confirme que le projet ne conduira pas, à terme, à une augmentation de trafic puisque les C-130J viendront en remplacement des Transall sans émissions sonores supplémentaires dans le cadre du PEB de 2013. Des mesures sont prévues, notamment, pour limiter les nuisances de l'atelier (conforme à la RT 2012) et des aires extérieures (merlons) ainsi que des campagnes de suivi des émissions sonores.

### ✓ 3-2 Conclusions partielles à propos de la thématique «Pollutions/Qualité de l'air/Santé»

**Description de la thématique :**

Le réalisation du projet ne doit pas entraîner de pollutions supplémentaires du fait de l'augmentation de l'activité en l'air et au sol des aéronefs ainsi que du fait de l'activité de maintenance. Le suivi du respect des seuils limites

**Synthèse des observations :**

- Constatent un changement des pratiques d'approche qui provoque des pollutions sur le sol, les habitations, les voitures. Le bruit des avions au sol comme dans les airs atteint des niveaux difficilement supportables car la gêne dure plusieurs jours. Le projet ne va pas améliorer les choses. Les animaux aussi sont affolés !
- Demandent que soit publiées les analyses de l'air des communes impactées ainsi que celles des communes non concernées par la BA 105 pour comparer les résultats.
- Quel suivi, dans la durée, des maladies respiratoires et des cancers broncho-pulmonaires va être mis en place ?



## Réponse de la BA 105 :

Rappelons également que l'exploitation du projet objet de l'étude ne sera pas à l'origine de rejets canalisés à l'atmosphère : il n'y aura notamment pas sur le site d'application de peinture, pas de traitement de surface, pas de chaudière, etc.

Les données de qualité de l'air disponibles sur le secteur d'étude proviennent des mesures réalisées par l'ATMO Normandie au niveau de la station d'Évreux (sur leur site Internet <http://www.atmonormandie.fr/> et consultable par le public). Ces données montrent une qualité de l'air « bonne » pendant 82 % de jours de l'année 2017 et des indices « médiocre à mauvais » pendant 23 jours de cette même année. Cette qualité de l'air était en dégradation en 2018 avec 77 % d'indice de bonne qualité et 48 jours indices médiocres à moyens.

Aucune donnée particulière n'existe à l'échelle communale et a fortiori à l'échelle de la Base Aérienne 105, au regard de l'absence d'obligation réglementaire en la matière. Ainsi une comparaison « communes impactées » / « communes non concernées par la BA 105 » n'est en l'état pas possible.

Nota bene, les résultats ci-dessus concernent une station en amont de la BA105 selon les vents dominants (SSO). En conséquence, ils ne permettent pas d'apprécier la qualité de l'air au droit de la BA105.

Aucune contrainte relative au suivi sanitaire des populations avoisinantes n'est prescrite aux exploitants d'ICPE. Notons qu'en termes d'émissions gazeuses et particulaires, comme d'émissions sonores notamment, l'unité C-130J remplacera une unité existante (Flotte TRANSALL) à l'échelle de la BA105 avec pour effet une stabilité du trafic. Cette stabilité ne s'accompagnera donc pas de émissions supplémentaires liées au trafic aérien et notamment atmosphériques et sonores.

Le demandeur rappelle qu'aucune donnée n'existe en matière de qualité de l'air à l'échelle communale et donc pour la BA 105. Les seules données existantes concernent Evreux et sont « bonnes ».

Aucune contrainte relative de suivi sanitaire des populations n'est prescrite aux exploitants d'ICPE, pas plus qu'aux plateformes aéronautiques. Le demandeur confirme que le projet ne conduira pas, à terme, à une augmentation de trafic puisque les C-130J viendront en remplacement des Transall sans émissions de pollution atmosphérique supplémentaire liée au trafic aérien ou à l'exploitation de l'atelier de maintenance.

Le CE considère que le ressenti exprimé par quelques dépositaires sur la thématique pollution/qualité de l'air /santé pourrait être entendu et traité dans le cadre de démarches volontaires, environnementale par exemple ou en relation avec l'ARS ou la DDPP, si les contraintes de défense nationale le permettent

- ✓ **3-3 Conclusions partielles à propos de la thématique «Description insuffisante des mesures ERC»**

### Description de la thématique :

La séquence "éviter, réduire, compenser" vise à mettre en œuvre des mesures pour éviter les atteintes à l'environnement que pourraient provoquer l'atelier de maintenance des aéronefs, réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Chaque étape de cette séquence est nécessaire pour intégrer l'environnement dans le projet.

### **Synthèse des observations :**

Quelles sont les mesures prises pour éviter et réduire les nuisances sonores et réduire les pollutions constatées dans les propriétés afin d'améliorer le confort des habitants et préserver leur santé ?

Y a-t-il un suivi dans la durée de prévu ?

### **Réponse de la BA 105 :**

Les mesures visant à éviter, réduire et compenser les incidences du projet sur l'environnement et la commodité du voisinage sont détaillées tout au long de l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale par domaines et font l'objet d'une synthèse sous forme de tableau dans le titre II de sa partie IV.

En termes d'émissions sonores ces mesures concernent notamment le choix des équipements techniques bénéficiant d'un marquage réglementaire et leur implantation dans des bâtiments isolés (pas d'installation fixe à l'extérieur) et tenus fermés, mais aussi le suivi de ces équipements via des contrôles techniques périodiques. Ainsi les activités liées à la maintenance aéronautique au sein du projet ne seront pas perceptibles au-delà du périmètre d'exploitation et donc a fortiori au niveau des zones habitées.

En ce qui concerne les émissions sonores depuis les zones extérieures, les aéronefs n'auront pas vocation à y circuler en dehors de leurs phases d'entrée / sortie du site donc sur des distances et des périodes courtes et non fréquentes. Les autres manœuvres in situ seront opérées par des engins roulants terrestres de tractage dits TRACMA moteurs des aéronefs éteints.

Les émissions sonores liées à l'exploitation du projet feront l'objet d'un suivi dans les conditions réglementaires.

En ce qui concerne les mesures ERC relatives à la commodité du voisinage, la principale d'entre elle concerne le choix d'implantation du projet au plus loin des principales zones habitées. D'autres mesures telles que la mise en place de merlons de grande hauteur permettent de limiter les perceptions visuelles et donc lumineuses ainsi que limiter les perceptions sonores.

En termes de santé, aucun risque sanitaire sur les populations n'a été mis en évidence.

Enfin en termes d'émissions gazeuses et particulaires, et d'émissions sonores, rappelons que l'unité C-130J remplacera une unité existante à l'échelle de la BA105 avec pour effet une stabilité du trafic (autrement dit le projet n'amène pas de trafic aérien supplémentaire et donc pas d'incidences supplémentaires associées à ce trafic).

Enfin concernant « les pollutions constatées dans les propriétés » aucune donnée de cette nature n'a été portée à la connaissance ni constatée par l'exploitant.

Le CE considère comme satisfaisante la réponse du demandeur pour le projet d'exploitation d'atelier de maintenance.

Le ressenti exprimé par quelques dépositaires sur la thématique pollution/qualité de l'air / santé et le suivi de ces données pourrait être entendu et traité dans le cadre de démarches volontaires, environnementale par exemple ou en relation avec l'ARS ou la DDPP, si les contraintes de défense nationale le permettent.

✓ **3-4 Conclusions partielles à propos de la thématique «Dévaluation du patrimoine et opposition au projet»**

**Description de la thématique :**

Du fait de l'augmentation des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques, le projet d'exploitation d'un atelier de maintenance provoquera la vente de nombreuses propriétés autour de la BA 105. Cette augmentation de l'offre immobilière fera baisser le montant des transactions.

Pour cette raison un dépositaire est opposé au projet d'exploitation de l'atelier de maintenance d'aéronefs.

**Synthèse des observations :**

Les nuisances sont déjà nombreuses, elles vont augmenter avec le projet. Pas de mesures prévues pour améliorer la situation existante. Le patrimoine sera dévalué du fait du bruit et des pollutions constatées dans nos propriétés et l'environnement.

Demande l'abandon du projet

**Réponse de la BA 105 :**

Pour rappel aucune donnée relative à des « pollutions au sol constatées dans les propriétés » n'a été portée à la connaissance ni constatée par l'exploitant en amont de la demande d'autorisation environnementale. Quelques plaintes (3 par an) pour nuisances sonores sont transmises à la BA 105, et les réponses traitées par le service compétent.

Concernant les nuisances associées à l'exploitation de la BA 105, elles ne seront pas en augmentation notable suite à la mise en œuvre du projet.

En effet le demandeur s'est assuré de la prise en compte des questions environnementales dès la phase de conception du projet durant laquelle un travail important visant à éviter et à réduire la majorité des inconvénients qui lui seraient associés. Ces mesures ont été intégrées dans le marché relatif à la construction des installations.

La principale nuisance portée, via cette enquête publique, à la connaissance du demandeur concerne les émissions associées au trafic aérien. Il semble inutile de rappeler que ce trafic est « la raison d'être » d'une base aérienne. Dans ce domaine rappelons que l'unité C-130J remplacera une unité existante à l'échelle de la BA105 avec pour effet une stabilité du trafic (autrement dit le projet n'amène pas de trafic aérien supplémentaire et donc pas d'incidences supplémentaires associées à ce trafic).

Concernant la dévaluation des biens mobiliers situés dans le secteur proche de la BA105, le demandeur rappellera l'existence de cette plateforme aéroportuaire depuis les années 1910 et sa position stratégique pour le commandement des armées tant en termes de maintien de la sécurité intérieure que d'aides aux forces projetées en territoire extérieur.

Le CE considère, au vu des arguments développés, la réponse du Maître d'ouvrage du projet comme satisfaisante.

Néanmoins, toute perspective visant à améliorer l'exploitation de cette plateforme aéroportuaire par des mesures visant la concertation, les nuisances sonores et le suivi de la qualité de l'air serait positive pour le ressenti des habitants si les contraintes de défense nationale le permettent.



➤ **4 - CONCLUSIONS MOTIVEES à PROPOS des OBSERVATIONS du commissaire enquêteur**

**4-1 CE : Conclusions partielles à propos de la thématique Nuisances et Bruit**  
**Rappel de l'observation :**

**Nuisances / Bruit :** Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) a été approuvé le 11 octobre 2013. C'est un document d'urbanisme visant à interdire ou limiter les constructions aux environs des aéroports pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances aériennes. Le PEB anticipe à l'horizon de 10/15 ans les prévisions de développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Par ailleurs, cette thématique a été abordée lors d'échanges oraux avec les mairies, notamment à Fauville.

- La création d'un point fixe, l'activité aérienne, les bruits et nuisances provoqués par les activités de maintenance du projet sont ils conformes au plan d'exposition au bruit ou au contraire le PEB a-t'il entériné la suppression des activités de la marguerite M2 en 2012 ?
- Le remplacement des transalls par des C 130 se fera t'il à nuisances sonores équivalentes?
- Le remplacement de la marguerite M2 entourée de merlons par un parking avions sans merlons sera vraisemblablement un facteur aggravant pour les nuisances sonores. Par ailleurs, vers Fauville et Nétreville, le point fixe est ouvert sans mesures visant à réduire le bruit. Quelles mesures de réduction pourront être prises pour en limiter l'impact?

**Réponse du demandeur :**

certaines données de la réponse sont non communicables au public .

**Le CE considère la réponse du Maître d'ouvrage comme satisfaisante.**

- **Projet conforme au PEB et à trafic aérien constant**
- **Manœuvres des avions sur le parking opérées par des TRACMA**
- **Ouverture du point fixe perpendiculaire aux vents dominants**

**Néanmoins, toute perspective visant à améliorer l'exploitation de cette plateforme aéroportuaire par des mesures touchant la concertation, les nuisances sonores et la qualité de l'air, ainsi que leur suivi serait positive pour le ressenti des habitants si les contraintes de défense nationale le permettent.**

## 4-2 CE : Conclusions partielles à propos de la protection des eaux souterraines

### Rappel de l'observation :

#### **La protection des eaux souterraines :**

Les eaux usées d'origine industrielle seront recueillies dans une cuve étanche en attente d'évacuation comme déchets.

Les eaux pluviales non polluées seront rejetées au réseau pluvial après limitation des débits.

Les eaux pluviales polluées seront rejetées au réseau pluvial après limitation du débit, débouillage et déshuilage.

Du fait de la présence de captages d'eau potable sur le site et de raccordements dans des réseaux anciens avant rejet :

- Un arrêté de protection de captage d'eau potable a-t'il été pris ? Le projet et les travaux connexes sont ils conformes à cet arrêté ?
- Il est indiqué dans la réponse à l'AE (p 9) que les eaux de lavage des aéronefs seront dirigées vers la STEP. Est elle prévue pour dégrader ces polluants ? Ces eaux ne doivent elles pas être recueillies dans une cuve ?
- Les bassins enterrés recevant les eaux pluviales seront ils étanches ?
- Les réseaux d'évacuation des eaux pluviales et usées existants ont t ils fait l'objet d'un diagnostic ? Il arrive que les rejets des STEP soient très bons quand les réseaux ne sont pas étanches !

### Réponse du demandeur :

certaines données de la réponse sont non communicables au public .

**Le CE considère la réponse du Maître d'ouvrage comme satisfaisante et note avec satisfaction les nombreuses pistes de progrès engagées sur cette plateforme pour protéger les eaux souterraines. Des informations sur la programmation de ces travaux auraient été appréciées.**



#### 4-3 CE : Conclusions partielles à propos de la collecte, du traitement et de l'évacuation des eaux usées et pluviales

##### Rappel de l'observation :

##### **Collecte, traitement, évacuation des eaux usées/eaux pluviales :**

Le PLUi d'Évreux opposable à compter du 7 février 2020 régit dans son article 14 la gestion et l'écoulement des eaux pluviales. Le rejet maximale est de 2l/s/ha lorsque le rejet est réalisé dans un réseau public. En cas d'absence de réseau public, les eaux doivent être gérées à la parcelle. C'est donc cette dernière prescription qui semble devoir s'appliquer pour le projet.

Par ailleurs, la problématique générale des rejets existants des eaux pluviales de la BA 105 a été abordée lors d'échanges oraux en mairie. Il existe des fossés d'infiltration des eaux pluviales en dehors de la parcelle (BA 105), de plus, ils seraient insuffisants pour répondre aux épisodes météorologiques importants.

- L'article 14 du PLUi ne serait donc pas respecté car les hypothèses de rejet de 2 l/s/ha sont à revoir. Quelle disposition allez vous mettre en œuvre pour réduire ou éviter d'aggraver la situation après la réalisation de ce projet ?

Aucune des données de la STEP (performance/équipement/autre) n'apparaît sur le portail d'information du ministère de la transition écologique et solidaire.

Considérant la sensibilité du milieu du fait de la présence de captages d'eau potable, le rejet des eaux de lavage dans le réseau des eaux usées après traitement et les nombreux équivalents/habitants susceptibles d'être raccordés suite aux différents projets prévus :

- Un diagnostic de la station d'épuration et des réseaux d'eaux usées a-t'il été réalisé? Un programme de travaux de mises aux normes est il en cours ?
- Les équipements de la STEP sont ils susceptibles de dégrader tous les flux entrants ?

##### Réponse du demandeur :

certaines données de la réponse sont non communicables au public .

**Le CE apprécie les précisions apportées par le demandeur et note avec satisfaction les nombreuses pistes de progrès engagées sur cette plateforme pour améliorer les systèmes d'assainissement eaux usées et eaux pluviales. Des informations sur la programmation de ces travaux auraient été appréciées.**

#### 4-4 CE : Conclusions partielles à propos de l'urbanisme réglementaire.

##### Rappel de l'observation :

##### Urbanisme réglementaire :

Le PLUi d'Evreux Portes de Normandie est opposable depuis le 7 février 2020. Le projet intéressant la défense, il n'est pas soumis à permis de construire. Néanmoins, il devrait respecter les 17 articles du règlement de la zone UM réservée à la BA 105 définies dans le nouveau PLUi.

- Une vérification a-t'elle été faite, en prévision de l'opposabilité du PLUi, auprès des services compétents?
- Si non, un complément serait le bienvenu. Notamment :
  - la hauteur maximum des constructions de 15m est elle compatible avec le projet ? (Art 8)
  - respect de l'article 14 sur les rejets d'eaux pluviales.

##### Réponse du demandeur :

Le commissaire enquêteur mentionne le PLUi d'Evreux Porte de Normandie (EPN) dans son avis notamment en ce qui concerne la hauteur des constructions.

Or, les documents d'urbanisme en vigueur à l'époque de l'étude de la construction indiquaient, pour les communes concernées, la réglementation suivante :

- Huest : non réglementé
- Fauville : non renseigné
- Le Viel Evreux : la construction ne doit pas excéder 8 mètres sauf pour les ouvrages techniques, cheminées, autres superstructures fonctionnelle qui ne sont pas soumis aux maximum ci-dessus.

Ainsi, comme l'indique l'accusé de réception du Contrôleur Générale des Armées (CGA) du 17/07/2019 au dossier d'ICPE pour l'atelier de maintenance du C130J, le dossier de construction était finalisé avant la date d'approbation du PLUi d'Evreux Porte Normandie.

Les services domaniaux du Ministère des Armées ont émis un avis défavorable en août 2019 au projet de PLUi et viennent à nouveau de demander une modification du règlement littéral des zonages Um et Nm auprès de la DDTM.

Par ailleurs, nous rappelons que cette demande d'autorisation environnementale « n'embarque » pas avec elle les demandes au titre du code de l'urbanisme au titre de l'article L. 181-2 du Code de l'Environnement.

Le CE considère comme satisfaisante la réponse concernant la demande d'autorisation environnementale pour exploiter un atelier de maintenance d'aéronefs formulée le 25 avril 2019 et complétée le 6 août 2019 par Monsieur le colonel commandant de la BA 105. Pour la construction de l'atelier et les autres projets de la BA 105, le CE attire l'attention de l'autorité militaire sur l'opposabilité du PLU Evreux Portes de Normandie depuis le 7 février 2020.

#### 4-5 Conclusion générale :

Le CE considère que ce dossier concernant l'exploitation d'un atelier de maintenance d'aéronefs répond aux exigences de prise en compte de l'environnement et que les mesures de suivi annoncées pourront donner les informations nécessaires à la vérification des hypothèses, une fois le projet mis en œuvre dans le respect du PEB et des engagements pris pour obtenir l'autorisation environnementale unique. Néanmoins, toute perspective visant à améliorer l'exploitation de cette plateforme aéroportuaire par des mesures touchant la concertation, les nuisances sonores et la qualité de l'air ainsi que leur suivi serait positive pour le ressenti des habitants si les contraintes de défense nationale le permettent.

✓ **Points positifs :**

Le projet présenté par le Colonel Commandant la BA 105 est conforme à la réglementation sur l'environnement.

Les principales mesures pour limiter les incidences sur l'environnement sont :

- La prise en compte de la phase chantier et la sécurisation des accès,
- Le respect du PEB,
- Un trafic aérien constant,
- Le traitement des effluents selon leurs origines compte tenu de la sensibilité du milieu,
- Aucun effet dangereux n'impactera des intérêts extérieurs,
- Les moyens de prévention et d'intervention mobilisables,
- Un atelier conforme à la RT 2012.
- Assurer un suivi des mesures environnementales

Le CE prend acte que des études de diagnostic et de programmation sont en cours sur les systèmes d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales pour s'assurer de la protection des eaux souterraines.

Le CE, pour se forger une opinion et donner un avis circonstancié, a estimé que certains points du projet manquaient de justifications ou de précisions et que certaines propositions du public nécessitaient un avis complémentaire du demandeur. Un mémoire de questions a été inclus dans le procès-verbal de synthèse. Ce procès-verbal a été communiqué au porteur de projet qui y a répondu de façon exhaustive.

A l'issue de son travail d'analyse, le CE estime que le projet d'exploitation d'un atelier de maintenance des aéronefs, objet de la présente enquête publique, est satisfaisant et n'a trouvé aucun motif majeur justifiant un avis négatif global.

Il a relevé de nombreux points qui lui sont parus positifs mais également quelques autres qu'il a estimé pouvoir être améliorés si les contraintes de défense nationale le permettent.

Le projet est complet et traite bien tous les aspects imposés par la loi.

Le projet semble recueillir une bonne adhésion des maires et une bonne acceptabilité sociétale au regard de la faible participation du public à l'enquête. Un seul dépositaire a demandé l'abandon du projet.

✓ **Points négatifs :**

Par rapport aux enquêtes publiques « classiques », l'espace consacré à la concertation avec la population est restreint, ce qui peut se comprendre, s'agissant d'une plateforme aéroportuaire militaire.



✓ **Bilan :**

L'enquête s'est déroulée conformément au Code de l'environnement.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale unique présenté à l'enquête publique contient toutes les informations permettant d'apprécier le projet.

Le public a eu largement la possibilité de s'informer et de faire part de ses observations ou propositions conformément aux dispositions prévues dans le code de l'environnement.

Les enjeux tant environnementaux que les risques retenus par l'étude de dangers sont pris en compte.

Les réponses fournies par le demandeur aux questions émises par le CE sont satisfaisantes pour la demande d'autorisation environnementale.

Le demandeur dans ses réponses a clairement confirmé que :

- Le projet était conforme au Plan d'Exposition au Bruit approuvé le 11 octobre 2013 tant pour les données de trafic aérien, que par les mesures de bruit réalisées, que pour les heures d'utilisation des moteurs au sol et en vol ainsi que pour les procédures d'approche.
- La stabilité du trafic n'entraînera pas d'augmentation d'émissions gazeuses et particulaires, comme d'émissions sonores.
- L'exploitation de l'atelier n'entraînera pas de rejets canalisés à l'atmosphère.
- Les activités liées à la maintenance aéronautique ne seront pas perceptibles au-delà du périmètre d'exploitations
- Les manœuvres des avions seront opérées moteurs éteints avec des TRACMA

**Le projet est intégré dans une plateforme aéroportuaire stratégique pour le demandeur qui s'est assuré de la prise en compte des questions environnementales et de dangers tout au long de la démarche de projet.**

**L'exploitation de la plateforme restera dans les limites du Plan d'Exposition au Bruit de 2013.**

**La concertation avec les collectivités locales et l'enquête auprès du public ont permis de constater une bonne acceptabilité sociétale.**

**Néanmoins, toute perspective visant à améliorer l'exploitation de cette plateforme aéroportuaire par des mesures touchant la concertation, les nuisances sonores et la qualité de l'air ainsi que leur suivi serait positive pour le ressenti des habitants si les contraintes de défense nationale le permettent.**



✓ **Recommandations du CE :**

-Que le ressenti exprimé pendant l'enquête sur les thématiques pollution/nuisances sonores/qualité de l'air /santé soit entendu et traité dans le cadre de démarches volontaires, environnementale par exemple ou en relation avec l'ARS ou la DDPP, si les contraintes de défense nationale le permettent.

-Que les pistes de progrès engagées sur cette plateforme pour améliorer les systèmes d'assainissement eaux usées et eaux pluviales soient poursuivies et fassent l'objet d'une programmation si tel n'est pas déjà le cas.

-De vérifier, avant de *construire*, la conformité du PLU Evreux Porte de Normandie avec les projets envisagés sur le site de la BA 105 et, si nécessaire, d'engager au plus vite les modifications notamment pour la hauteur, le raccordement au réseau public d'eau potable et la gestion des eaux pluviales.

**Tenant compte :**

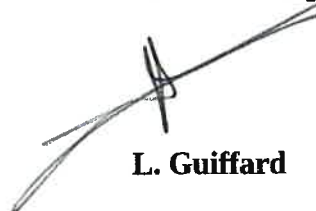
- De l'exposé des remarques et de l'analyse qui précèdent
- De l'ensemble des éléments développés ci-dessus
- De l'ensemble du dossier soumis à l'enquête
- Du rapport établi par le commissaire enquêteur
- Des observations recueillies au cours de l'enquête et des réponses du demandeur

Le commissaire enquêteur en toute indépendance émet :

**Un Avis favorable, sans réserve pour l'exploitation de l'atelier de maintenance**

Le tronquay le 28 février 2020

Le commissaire enquêteur



L. Guiffard