

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Commissariat général au développement durable

Paris, le 03 MARS 2017

Nos réf. : 17015- SEEIDD-IDPP2 - 17-02-097

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

relatif au dossier de demande d'autorisation d'exploiter de nouvelles installations et de régularisation administrative de la base aérienne 125 ; Intégration d'un centre de maintenance pour avions A330-200 Multi Role Tanker Transport (MRTT) sur la base aérienne 125 d'Istres (13)

Préambule

Par courrier du 23 novembre 2016, le Contrôle Général des Armées (CGA) du ministère de la Défense a saisi la ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer afin d'obtenir un avis de l'autorité environnementale sur le dossier de demande d'autorisation d'exploiter un centre de maintenance pour avions A330-200 Multi Role Tanker Transport (MRTT) et de régularisation administrative de la base aérienne 125 d'Istres (13). Le Contrôle Général des Armées a transmis le dossier qui est parvenu complet au Commissariat Général au Développement durable (CGDD), chargé de préparer l'avis, le 5 décembre 2016 et qui en a accusé réception.

Les dispositions applicables à ce projet en matière d'évaluation environnementale sont celles en vigueur avant l'entrée en application de l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et de son décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

L'avis de l'autorité environnementale est établi en application des articles L.122-1, R.122-6 et R.122-7 du code de l'environnement. La circulaire du 3 septembre 2009 sur la préparation de l'avis de l'autorité environnementale précise que cet avis porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

Conformément à l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'autorité environnementale, pour rendre son avis, a consulté :

- le préfet de la région Provence Alpes Côtes d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, qui a répondu par un avis en date du 12 janvier 2017 ;
- la Direction générale de la santé (DGS) du ministère chargé de la santé. L'Agence régionale de santé de Provence-Alpes Côte d'Azur a émis un avis par courrier daté du 18 janvier 2017 ;

En application de la circulaire du 3 septembre 2009 sur la préparation de l'avis de l'autorité environnementale, le CGDD a également consulté :

- les directions d'administration centrale concernées au regard de leurs compétences respectives sur certains champs de l'environnement, à savoir :
 - la Direction de l'eau et de la biodiversité (DEB) de la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN), qui a répondu par un courrier en date du 20 janvier 2017.
 - la Direction générale de la prévention des risques (DGPR).
- la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

L'autorité environnementale tient compte de ces contributions pour rendre le présent avis.

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter concerne à la fois la création d'un centre de maintenance pour avions A330-200 Multi Role Tanker Transport (MRTT) et la régularisation administrative de la base aérienne 125. Les ICPE et IOTA faisant l'objet de la régularisation administrative de la base aérienne sont présentées en partie 1 du DDAE « objet de la demande ».

Or, les ICPE et IOTA faisant l'objet de la présente régularisation administrative et étant soumises à évaluation environnementale au titre du R.122-2 du code de l'environnement ne sont pas abordées dans l'étude d'impact, sans qu'il ne soit expliqué les raisons de l'absence d'étude des incidences de ces installations sur l'environnement.

Ainsi, bien que le dossier de demande d'autorisation d'exploiter porte à la fois sur la création d'un centre de maintenance pour avions A330-200 Multi Role Tanker Transport (MRTT) et la régularisation administrative de la base aérienne 125, le présent avis porte uniquement et strictement sur la création du centre de maintenance pour avions A330-220 MRTT.

1 – Le contexte et la description du projet

1.1 La présentation du projet

- **Un projet qui s'inscrit dans le programme MRTT**

Le projet, objet du présent avis, consiste à installer un centre de maintenance pour avions A330-220 Multi Role Tanker Transport (MRTT ou avion multi-rôle de ravitaillement en vol et de transport) au sein de la base aérienne 125 (BA125), à l'ouest de la commune d'Istres (Bouches-du-Rhône). Le site du projet se situe à l'est de l'aérodrome (voir illustration 1).

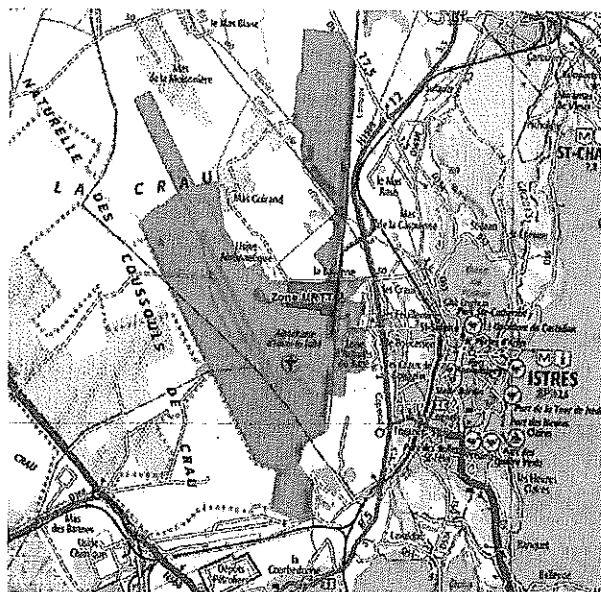


Illustration 1: Localisation du futur centre de maintenance MRTT
(source DDAE- Partie 1, page 9).

Le projet de création de ce centre de maintenance s'inscrit dans un programme plus large, le programme Multi Role Tanker Transport (MRTT). Ce programme a pour objectif de remplacer les composantes actuelles du ravitaillement en vol et du transport stratégique de personnels et/ou de fret de faible encombrement, par un unique aéronef de type Airbus A330-200.

À terme, il est prévu que la base aérienne 125 d'Istres, identifiée comme base principale d'exploitation, accueille une flotte de 12 avions A330-200 MRTT qui seront livrés progressivement entre 2018 et 2025 :

- arrivée du premier avion MRTT programmé au 2^e trimestre 2018,
- livraison d'un avion tous les ans durant quatre ans,
- livraison de deux avions par an de 2022 à 2025,
- douzième avion ravitailleur programmé en 2025.

Les objectifs du programme MRTT sont fixés par la Loi de Programmation Militaire 2014-2019, à savoir :

- la réfection de l'intégralité des 3750 m de la piste 15/33 d'Istres,
- la livraison d'une première alvéole du centre de maintenance, d'une aire de lavage attenante et de quatre aires de stationnement (équipées de Fuel Hydrant System (FHS)) pour l'arrivée du premier avion.

Par ailleurs, l'accueil de la flotte MRTT nécessitera des besoins fonctionnels décrits dans le tableau ci-dessous. Dans ce tableau, le centre de maintenance MRTT, objet du présent avis, est indiqué en gras.

Besoin fonctionnel	Description	Période de livraison demandée et (prévisionnelle)
1) Stationnement et mise en œuvre (utilisation de la plateforme, préparation des missions)	rénovation de la piste principale sur 3 750 m, y compris balisage catégorie 1, taxiway, bretelles et voies de circulations empruntés par le MRTT,	4 ^{ème} trimestre 2017
	aires spécifiques : dégivrages sud et nord, compensation	2 ^{ème} trimestre 2018
2) Commandement	► aire de stationnement 5 places MRTT, ► hydrant system.	2 ^{ème} trimestre 2022
	bâtiment opérations : escadre et 2 escadrons	2 ^{ème} trimestre 2022
3) Formation	centre de formation (CF)	2 ^{ème} trimestre 2022
4) Maintenance	centre de maintenance - nef 1, ateliers et locaux dédiés à l'industriel	2 ^{ème} trimestre 2018
	centre de maintenance - nef 2	2 ^{ème} trimestre 2023
5) Protection	concept global de sécurité, enceinte durcie et vidéosurveillance	2 ^{ème} trimestre 2018
6) Transit aérien (pax et fret)	création de l'ETAA	2 ^{ème} trimestre 2023

Illustration 2: Besoins fonctionnels du programme MRTT (Source : DDAE - Partie 1, p.14)

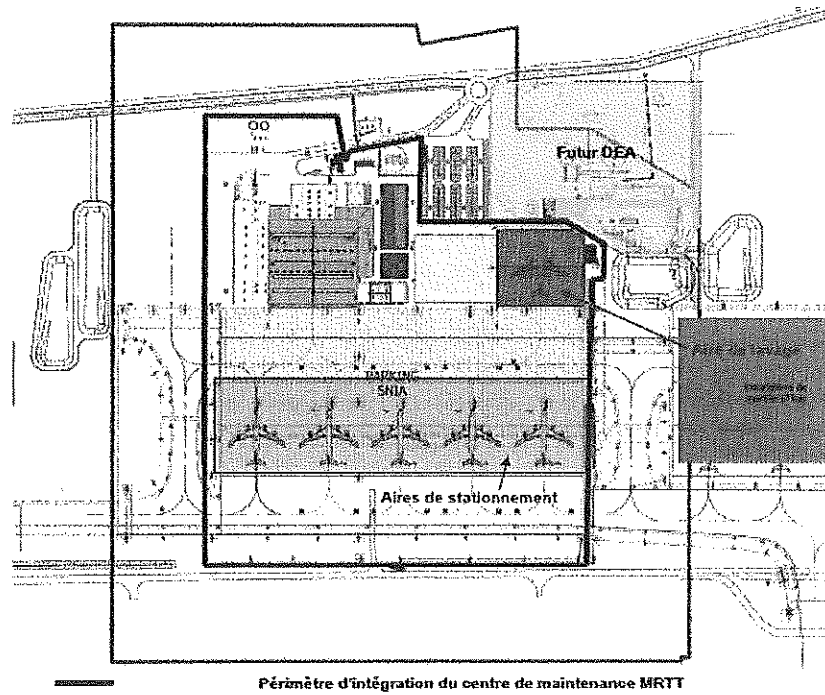
• **Le projet objet du présent avis : la création d'un centre de maintenance MRTT**

Le centre de maintenance MRTT permettra l'accueil d'un avion ravitailleur de type A330-200 afin d'en assurer l'entretien et la réparation.

Ce centre sera constitué :

- d'une alvéole principale,
- des zones dédiées au stockage du « matériel environnement »,
- d'ateliers connexes permettant les réparations de l'avion, à savoir :
 - les ateliers « stockage matériel environnement » et « industrie/ravitaillement/stockage » sur la face ouest,
 - les ateliers « AA/ravitaillement/stockage » et « structure » sur la face nord, côté ouest,
 - l'atelier « vecteur » sur la face nord côté est,
 - l'atelier « avionique » sur la face est,
 - les ateliers « matériels environnement » et « sauvetage/survie » dans un bâtiment détaché de l'alvéole à l'est,
 - les aires extérieures dédiées au stationnement, à la circulation des avions, ainsi que les aires aéronautiques spécifiques (lavage),
 - les bureaux,
 - les utilités : la chaufferie dédiée pour le chauffage des ateliers,
- d'une aire de stationnement pouvant accueillir cinq avions ravitaillables depuis les hydrants systems exploités par le SEA,
- des aires aéronautiques spécifiques aux opérations de :
 - lavage,
 - dégivrage,
 - compensation,
 - des voies de circulation aéronautique,
- et des voies de circulation pour les véhicules.

L'organisation du futur centre de maintenance et de ses futurs ateliers est présentée sur les illustrations 3 et 4 ci-dessous.



Périmètre d'intégration du centre de maintenance MRTT
Illustration 3: Aire du centre de maintenance MRTT (Source : DDAE - Partie 3, p.25)

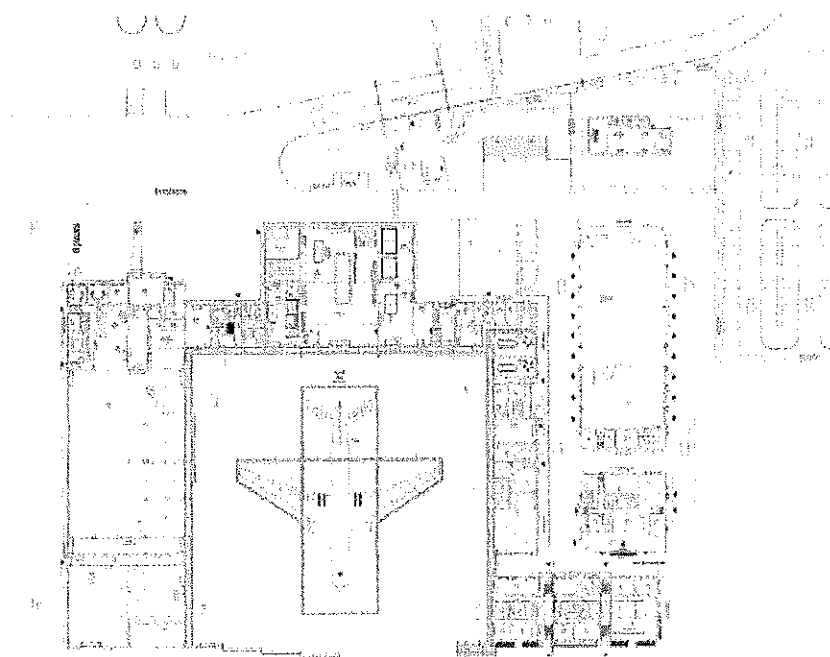


Illustration 4 : Organisation du centre de maintenance MRTT (Source : DDAE - Partie 3, p.26)

La livraison du centre de maintenance est prévue dès l'arrivée du premier avion MRTT pour le second trimestre 2018. Ce centre de maintenance sera situé à la place de l'ancien dépôt de munitions (un nouveau DMu a été créé au nord-ouest de la piste).

1.2 Les procédures

- **Procédure ICPE**

L'étude d'impact, objet du présent avis, porte sur le projet de construction d'un centre de maintenance pour l'accueil d'avions ravitailleurs de type A330-200 (MRTT) sur la base 125 à Istres entraînant la création de nouvelles installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.

Cette opération relevant du ministère de la Défense a fait l'objet d'une instruction par le Contrôle Général des Armées (CGA). Par conséquent, conformément à l'article R.122-6 (alinéa 1.1°) du code de l'environnement, l'autorité environnementale de ce projet est la Ministre chargée de l'environnement.

La création du centre de maintenance pour les avions ravitailleurs MRTT est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) et est soumise à autorisation au regard de la nomenclature des ICPE au titre des rubriques suivantes :

- 2930 : Atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie, la surface dédiée à la réparation et à l'entretien des avions étant supérieure à 5000 m².
- 2718 : Installation de transit, regroupement ou tri de déchets dangereux, la quantité de déchets susceptibles d'être présente dans l'installation étant supérieure à 1 tonne.

La création du centre MRTT est également soumise à déclaration au titre des rubriques suivantes :

- 2910-A-2 : Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770 et 2771.
- 4802-2-a : Gaz à effet de serre fluorés visés par le règlement (CE) n°842/2006 ou substances qui appauvrissent la couche d'ozone visées par le règlement (CE) n°1005/2009 (fabrication, emploi, stockage).

Les ICPE relèvent de la rubrique 1°) du tableau annexé au R.122-2 du code de l'environnement, qui liste les projets devant faire l'objet d'une étude d'impact de manière systématique ou après un examen au cas par cas. Il prévoit que les ICPE soumises à autorisation doivent faire l'objet d'une étude d'impact de manière systématique, ce qui justifie la présence d'une étude d'impact dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter de nouvelles installations.

- **Procédure IOTA**

Les installations IOTA recensées pour le centre MRTT sont les suivantes :



Rubrique	Description	Volume	Régime
2.1.5.0-1	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A)	Surfaces aires aéronautiques et hangars MRTT : environ 42 hectares	A
3.2.3.0-2	Plans d'eau, permanents ou non : 2° Dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha (D)	Bassin du Hangar de maintenance (HM1) 1,2 hectares Installation n°103	D

Illustration 5: Tableau des rubriques IOTA du centre de maintenance

(Source : Page 52/61 de la partie 1 du DDAE/ Partie 1 : Objet de la demande)

Par ailleurs, la demande porte sur la régularisation de la situation administrative de l'ensemble de la base 125. La présentation de la situation administrative de la base, au regard de la nomenclature ICPE et IOTA, est présentée en partie 1 du dossier de demande ; *Objet de la demande du DDAE'*. Toutefois, le présent avis porte uniquement sur la création du centre de maintenance pour avions A330-220 MRTT.

1.3 Les principaux enjeux environnementaux

L'autorité environnementale relève les principaux enjeux environnementaux et de santé suivants :

- les nuisances sonores induites en phase travaux et par le trafic de la nouvelle flotte d'aéronefs ;
- le risque de pollution dans le sol et dans les nappes souterraines induit par l'ancien dépôt de munition et par l'activité du centre de maintenance MRTT ;
- la ressource en eau et la protection du captage d'eau potable présent sur la base ;
- la prise en compte des effets cumulés avec les différents aménagements concomitants sur la base ;
- les impacts sur la faune et la flore présentes sur le site.

2. Analyse de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement dans le projet

2.1. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact présentée est complète et de bonne qualité. Toutefois, en vue d'une bonne information du public, un certain nombre d'éléments aurait pu être davantage développé afin d'améliorer la lisibilité du dossier :

- **La représentation cartographique des parties du dossier**, et notamment :
 - le manque de légendes sur les figures présentes dans le dossier. Par exemple, les figures 1 (page 10), 2 (page 11) et 3 (page 13) de la partie 4 du dossier ne précisent pas la localisation exacte des différents composants du centre de maintenance, et notamment des divers ateliers annexes à l'alvéole principale. Ces figures, présentes

1 Partie 5.6 et 5.8.3. Tableaux récapitulatifs page 43/61 et 52/61 Partie 1 du DDAE MRTT

dans de nombreuses parties du dossier, mériteraient d'être davantage précisées pour une meilleure information du public.

De même, la carte précisant les périmètres de protection des captages de la base aérienne (à la page 78 de la partie 4) est peu lisible, car elle ne comporte pas de légende.

- le manque de lisibilité de plusieurs cartographies du DDAE, par exemple la figure 28 (à la page 77) de la partie 4 du dossier.
- **Définir systématiquement les termes techniques.** Bien que certaines parties rappellent les définitions importantes (celles des zonages réglementaires : Natura 2000, ZSC, ZPS, ENS, etc., du MRTT, etc.), d'autres définitions ne semblent pas apparaître dans le dossier par exemple, les acronymes « PR ZTS », « PR DGA-EV » ou encore « DCI » aux pages 85 et 86 de la partie 4.
- **Les informations manquantes au sein du dossier.** En effet, plusieurs informations ne sont pas connues à ce stade et manquent au dossier, par exemple :
 - l'estimation du volume du rejet des eaux usées liées au futur centre MRTT (p. 19 de la partie 2). Bien qu'il soit prévu que des compteurs divisionnaires soient installés, une estimation préalable aurait pu être réalisée.
 - l'estimation de la consommation des futures installations en énergie (p. 21 de la partie 2).
 - l'état d'avancement du programme de rénovation du réseau d'assainissement et d'eau pluviale depuis la réalisation du schéma directeur d'assainissement (SDA) en 2003 et du diagnostic des réseaux humides en juin 2013.

Outre ces éléments qui mériteraient un approfondissement, l'autorité environnementale souligne les efforts de lisibilité qui ont été effectués pour améliorer la compréhension du public, et plus particulièrement dans les chapitres relatifs au milieu naturel, par exemple la présence :

- des figures 13 et 14 de localisation des enjeux faunistiques et « habitats naturels » sur le site du projet (aux pages 55 et 56 de l'annexe 6). La carte de localisation des enjeux « habitats naturels » mériterait d'ailleurs d'être intégrée au sein même du corps de l'étude d'impact pour compléter celle des enjeux faunistiques présente à la page 69 de l'étude d'impact (partie 4).
- des « fiches mesures » (pages 66 à 72 de l'annexe 6) qui permettent une bonne synthèse des mesures prévues par le porteur de projet.

2.2. Prise en compte de l'environnement dans le projet

2.2.1. Notion de programme de travaux

Le projet faisant l'objet du DDAE, la réalisation d'un centre de maintenance MRTT, fait partie d'un programme plus global dit programme MRTT dont l'objectif est de remplacer les composantes actuelles du ravitaillement en vol et du transport stratégique de personnels et/ou de fret de faible encombrement, par un unique type d'aéronef de type airbus A330-200 MRTT.

Pour ce faire, le programme MRTT prévoit :

- la réfection de l'intégralité des 3750 m de la piste 15/33 d'Istres (y compris le balisage, le taxiway, les bretelles et les voies de circulation empruntés par le MRTT) avec l'installation d'aires spécifiques de dégivrage sud et nord,
- la construction d'un bâtiment « opérations »,
- la création d'un centre de formation (CF),

- la création d'un centre de maintenance, objet du DDAE, ainsi que d'une aire de lavage attenante et de quatre aires de stationnement (équipées de Fuel Hydrant System (FHS)) pour l'arrivée du premier avion MRTT,
- la création d'un Escadron de Transit et d'Accueil Aérien (ETAA) ;
- la création d'un nouveau dépôt essences air.

Par ailleurs, la réfection de la piste implique l'installation de manière temporaire de deux centrales d'enrobage à chaud qui ont fait l'objet d'un avis d'AE du CGDD (n°16060 – SEEIDD – IDPP2 – 16-09-492) le 27 septembre 2016. De même, la création du centre de maintenance MRTT implique le démantèlement du dépôt de munitions présent sur le site d'implantation du centre et la construction d'un dépôt de munitions temporaire au Nord-Ouest de la piste.

La notion de « programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages » est définie au II de l'article L. 122-1 du code de l'environnement dans sa version antérieure à l'entrée en application de l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et du décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016 comme étant constituée « par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ». Ce même article stipule que « lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et (...) lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ». La notion d'unité fonctionnelle doit permettre d'apprécier si les différents projets susceptibles de composer un programme de travaux ont chacun leur finalité propre et peuvent ou non être construits et exploités indépendamment l'un de l'autre. Seul un ensemble d'opérations de travaux, qui seraient indispensables à l'atteinte d'un objectif global commun, est susceptible de constituer un programme de travaux.

Par conséquent, du fait de leur caractère indissociable, toutes les opérations du programme MRTT précitées doivent être regardées comme constituant un programme de travaux dont l'objectif global commun est l'accueil d'un unique aéronef de type Airbus A330-200 et dont la réalisation est échelonnée dans le temps en application du II de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Ainsi, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme conformément au 12° de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Enfin, au-delà de l'approche globale, une attention particulière devra être apportée dans l'analyse au titre du cumul avec les « projets connus » (article R.122-5 II 4° du code de l'environnement) et sur « l'addition et l'interaction de ces effets entre eux » (article R.122-5 II 3°).

L'autorité environnementale recommande qu'une appréciation globale des impacts de l'ensemble des opérations du programme MRTT (réfection de la piste, installation temporaire de centrales d'enrobage à chaud, construction d'un bâtiment « opérations », création d'un centre de formation (CF), d'un centre de maintenance, d'une aire de lavage, de quatre aires de stationnement, d'un ETAA, démantèlement du dépôt de munitions, construction d'un dépôt de munitions temporaire, construction d'un dépôt essences air etc.), constituant un programme de travaux au titre II de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, soit réalisée dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter conformément au 12° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

2.2.2. Nuisances sonores

La base aérienne 125 est concernée par un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), approuvé le 28 août 1974. Par ailleurs, une étude acoustique a été réalisée sur le site du centre de maintenance en novembre 2014 afin de caractériser le niveau sonore actuel ou « bruit ambiant » dû :

- au trafic aérien sur la base,
- à la circulation de véhicules sur le site,
- à la circulation automobile sur la route nationale N1569 et sur le chemin des Bellons,
- au trafic aérien à l'extérieur de la base.

Pour ce faire, des points de mesures ont été identifiés à proximité du futur site d'implantation du centre de maintenance pour caractériser les niveaux de bruit ambiant. Toutefois, bien que les sources de nuisances sonores actuelles aient bien été identifiées, le nombre et la localisation des points de mesure de ces nuisances ne sont pas justifiés par le porteur de projet dans le DDAE. De plus, les habitations les plus proches pourraient utilement être localisées sur la cartographie (figure 42 page 146 de la partie 4).

Par ailleurs, plusieurs études ont été réalisées pour évaluer les nuisances sonores liées aux futures activités du centre de maintenance (essentiellement les bruits émis par les avions manœuvrant devant le centre de maintenance), et notamment des essais moteurs sur les avions Airbus A330. De plus, une modélisation acoustique a été réalisée pour estimer les niveaux de bruit extérieurs. Toutefois, l'autorité environnementale regrette que les bâtiments représentés dans la modélisation (figure 44 page 146 de la partie 4) ne soient pas identifiés et nommés sur la figure. En effet, bien que le centre de maintenance soit reconnaissable, les bâtiments situés autour de celui-ci sont difficilement identifiables sans légende.

Cette modélisation permet au porteur de projet de déterminer les niveaux sonores en limite de propriété. Alors que l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE précise que les valeurs ne peuvent excéder 70 dB(A) pour la période de jour et 60 dB(A) pour la période de nuit², la modélisation aboutit à :

- des valeurs inférieures à 60 dB(A) pour une motorisation poussée à 25 %,
- et des valeurs entre 60 et 80 dB(A) pour une motorisation poussée à 82 %.

Aussi, bien que la situation projetée pour une motorisation poussée à 25 % soit conforme aux réglementations, il conviendra de vérifier que, pour une motorisation plus élevée, les émissions sonores respectent également les prescriptions de l'arrêté du 23 janvier 1997. Un suivi des niveaux sonores atteint lors de l'activité du centre de maintenance pourrait, par exemple, être mis en place pour s'assurer du bon respect de la réglementation.

Par ailleurs, bien que la mise en place d'un isolement de façade pour les bâtiments contenant des bureaux du CM MRTT soit prévue par le porteur de projet afin de réduire la gêne occasionnée dans les bureaux, une localisation exacte de ces isolements pourrait être faite sur une carte au sein du dossier pour une meilleure information du public.

Ainsi, l'autorité environnementale recommande d'apporter plus de précisions dans les mesures effectuées (nombre et localisation des points de mesures, localisation des habitations les plus proches), les modélisations réalisées (identification des bâtiments utilisés pour la modélisation) ainsi que les mesures qui seront prises pour réduire les nuisances sonores (localisation des isolation de façades).

2.2.3. Qualité de l'air, trafic et déplacements

- **Qualité de l'air**

La base aérienne 125 ne dispose pas de ses propres points de mesures des rejets atmosphériques issus du fonctionnement des équipements. Cependant, une station de mesure urbaine est présente sur la commune d'Istres à environ 7km de la base. La qualité de l'air sur la commune d'Istres est

2. Sauf si le bruit résiduel pour la période considérée est supérieur à cette limite.

plutôt bonne. La commune d'Istres respecte globalement les valeurs limites pour la protection de la santé du décret n°2007-1479 du 12 octobre 2007 mais connaît des pics ponctuels de pollution à l'ozone.

Il n'existe pas de quantification des rejets gazeux émis par la base à ce jour, ni une évaluation des émissions atmosphériques du futur centre de maintenance MRTT. Cependant, outre les émissions liées à la circulation des véhicules au sein de la zone MRTT décrites au point suivant, les principales sources de rejets atmosphériques seront :

- les émissions liées à une installation de combustion (chaufferie dédiée au centre de maintenance MRTT) ;
- les émissions liées aux opérations de soudure (fonction des hangars) ;
- les émissions ponctuelles de COV liées à l'utilisation de solvants ;
- les émissions accidentelles liées à l'emploi de gaz à effet de serre fluorés dans des équipements frigorifiques ou climatiques clos ;
- les émissions liées au dépôt Essence air, (évaluées dans un avis d'autorité environnementale dédié ayant pour référence le numéro n°17 016-SEEIDD-IDPP2-17-02-104).

La chaufferie au combustible gazeux a été conçue avec une cheminée d'une hauteur de 15m permettant une bonne dispersion des polluants. Les gaz de combustion seront collectés et évacués, afin de respecter les valeurs limites d'émissions pour les chaudières fonctionnant au gaz naturel. (Arrêté du 26 août 2013).

L'exploitant s'engage à mettre en place une surveillance des rejets canalisés du centre de maintenance tous les trois ans afin de vérifier la conformité au regard des valeurs limites d'émissions fixées dans l'arrêté du 4 juin 2004 relatif aux installations soumises à déclaration au titre de la rubrique ICPE 2930.

• **Trafic et déplacements**

Le trafic inhérent au futur centre de maintenance MRTT s'ajoutera à celui s'opérant au niveau des unités actuelles de réparation des ravitailleurs jusqu'en 2023. Au-delà, seule l'activité du MRTT persistera sur la base et équilibrera ainsi le trafic avant-après travaux.

2.2.4. Pollution des sols

Le projet de construction du centre de maintenance pour avions A330-200 Multi Role Tanker Transport (MRTT) sera réalisé sur l'emplacement d'un ancien dépôt de munitions qui sera déconstruit. Une étude de recherche historique des risques de pollution pyrotechnique résiduelle a été conduite sur la zone de travaux, en 2013. Il est mentionné l'existence d'un risque faible de pollution pyrotechnique résiduelle. Cependant, un certain nombre d'informations reste manquant, notamment sur la qualité des sols au niveau de l'emprise de la zone de travaux, ainsi qu'au niveau des travaux potentiellement envisagés dans le cas d'une découverte fortuite de munition, ou après une dépollution pyrotechnique.

L'autorité environnementale recommande que les aspects de caractérisation des sols éventuellement pollués, y compris la gestion des terres excavées, soient approfondis dans le DDAE.

2.2.5. Ressource en eau

• Contexte et qualité de l'étude d'impact

La base aérienne 125 est située au droit la nappe de la Crau qui est généralement considérée comme très vulnérable avec des vitesses d'écoulement des eaux rapides. Cette nappe constitue une ressource en eau à enjeu fort pour l'alimentation en eau potable, y compris de la base aérienne et les populations aux alentours.

Le projet est situé à l'intérieur du périmètre de protection rapproché d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine (captage du C.E.V.). Il a été soumis pour avis à un hydrogéologue agréé qui a émis un avis favorable à la réalisation du projet MRTT tel que décrit dans les documents qui lui ont été communiqués.

Les effluents aqueux émis par le centre de maintenance MRTT seront :

- les eaux de lavage des équipements du centre (installations, avions),
- les eaux pluviales de la zone (parkings, voiries et toitures),
- et les eaux usées ou dites « vannes ».

Les eaux usées seront acheminées vers la station d'épuration d'Istres. Néanmoins, les effluents émis par les nouvelles activités ne pourront être correctement pris en charge que si la chaîne de collecte et de transfert est mise à niveau, par :

- le renouvellement et réhabilitation des réseaux,
- la modification du poste de refoulement principal.

Par ailleurs, le « *diagnostic des réseaux humides de la base aérienne d'Istres (BA125), 2013* » entrepris afin de vérifier le dimensionnement des réseaux existants à l'accueil du projet MRTT a permis d'identifier les éléments suivants sur le réseau « *eaux pluviales* »³ :

- « *le réseau actuel de la base est partiellement colmaté (bassins et collecteurs),*
- *certains ouvrages sont sous-dimensionnés ou manquent d'entretien. Des inondations peuvent être localement observées,*
- *40% des bassins d'infiltration sont équipés de séparateur d'hydrocarbures,*
- *les eaux de lavage rejetées au réseau pluvial perturbent le fonctionnement des séparateurs à cause des substances présentes comme les tensio-actifs et les solvants. »*

En outre, le dossier mentionne l'existence de débordements « *assez fréquents au vu de l'état des réseaux* » pouvant être une source potentielle de pollution de la nappe.

Le rapport de l'hydrogéologue du 15 juin 2016 (en page 3 de l'avis) mentionne deux secteurs de stockage puis de traitement des eaux pluviales issues des zones imperméabilisées, dont un est inclus dans le périmètre de protection rapprochée du captage du C.E.V. Or, le dossier d'étude d'impact ne mentionne que celui positionné au sud-ouest du centre de maintenance MRTT⁴.

L'autorité environnementale recommande au pétitionnaire de faciliter la compréhension du réseau de traitement des eaux pluviales et de localiser avec discernement sur un plan d'ensemble les bassins de traitements des eaux issues des zones imperméabilisées.

3 Source : Sous-chapitre 6.4.1. Situation actuelle / Eaux Pluviales, page 87 de l'étude d'impact

4 Source : Figure 32 « *Localisation des bassins de rétention des eaux pluviales des nouvelles zones de stationnement des aéronefs* » de l'étude d'impact

- **Rejet en milieu naturel et traitement des eaux**

L'évaluation de la conformité du centre de maintenance MRTT au regard des prescriptions du chapitre 5 « EAU » de l'arrêté du 4 juin 2004 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique 2930 relative aux ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie, a été réalisée par le pétitionnaire en annexe 9 du dossier d'étude d'impact.

Il est possible que les activités du centre de maintenance conduisent à la production d'eaux usées. Si tel est le cas, il n'est pas mentionné dans le dossier le devenir de ces eaux (lieu et modalités de rejet, traitement éventuel, etc.). Aussi, il est recommandé d'apporter la justification du bon respect des prescriptions de l'arrêté du 4 juin 2004, en particulier l'interdiction de rejet direct ou indirect, même après épuration, d'eaux résiduaires dans une nappe souterraine.

L'autorité environnementale recommande au pétitionnaire de préciser la nature des eaux résiduaires du centre de maintenance et d'indiquer les dispositions prévues par le porteur de projet pour respecter l'arrêté du 4 juin 2004, en particulier afin qu'aucun rejet aqueux issu des activités du centre de maintenance ne s'opère dans la nappe souterraine de la Crau.

Dans le cadre du projet MRTT, le dossier précise que les eaux pluviales de toiture et des voiries seront récoltées par un réseau dédié vers les bassins de stockage puis d'infiltration précédé d'un séparateur d'hydrocarbures intégré à l'unité elle-même. Ces eaux pluviales ne sont pas concernées par l'arrêté du 4 juin 2004 et sont rejetées dans la nappe de la Crau via ces deux bassins de rétention.

Les effluents aqueux issus du dégivrage seront confinés dans un bassin de 30 m³. Ils seront collectés puis évacués comme déchets vers les filières agréées.

Les effluents aqueux issus de l'aire de lavage des avions seront traités par un système physico-chimique avant rejet des eaux de lavage dans le bassin d'infiltration de la zone. Ces effluents seront traités par déboureur / séparateur d'hydrocarbures puis coagulation / floculation / filtration avant d'être rejetés dans le bassin de décantation puis bassin d'infiltration des eaux pluviales. Néanmoins, ces eaux de lavage comportant des tensio-actifs sont susceptibles de perturber le bon fonctionnement des séparateurs d'hydrocarbures (par dissolution).

L'autorité environnementale recommande qu'une justification de l'absence d'orientation des eaux de lavage vers le réseau d'eaux usées soit apportée dans le dossier d'étude d'impact. Il s'agit en effet d'une recommandation du diagnostic des réseaux humides de la base aérienne d'Istres 125 (page 65, 2013), ce qui impliquerait que ces lavages soient réalisés sur des aires couvertes pour éviter l'introduction d'eaux de pluie dans le réseau eaux usées.

- **Suivi de la nappe**

Le dossier d'étude d'impact ne mentionne pas la présence de piézomètre en aval hydraulique des bassins de rétention associés au projet MRTT. Il est cependant précisé qu'une convention inter-exploitants sur le site est en cours de rédaction, afin de coordonner la surveillance de la nappe⁵, ce qui devrait améliorer le suivi de la qualité de la nappe de la Crau sur l'ensemble du site de la base aérienne 125.

⁵ Source : Sous-chapitre 6.4.1. Situation actuelle / Suivi de la qualité des eaux de la nappe au niveau de la Base Aérienne 125, page 89 de l'étude d'impact

Dans un contexte de vulnérabilité et de sensibilité forte de la nappe de Crau au regard des enjeux d'alimentation en eau potable des populations en aval hydraulique de la base aérienne 125, l'autorité environnementale recommande qu'un suivi de la qualité de la nappe soit mis en place pour détecter tout éventuel dysfonctionnement du dispositif d'infiltration des eaux pluviales selon les dispositions de l'article 65 de l'arrêté du 2 février 1998.

2.2.6. Milieu naturel

Le site du projet est à proximité immédiate de :

- la ZNIEFF de type II n° 13 57 100 « Crau », située en limite Nord-Est du site,
- la réserve naturelle des Coussouls de Crau,
- la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) FR 9301595 « Crau centrale – Crau sèche », en limite Nord-Est du site,
- la Zone de Protection Spéciale « Crau » (FR9310064) en limite Nord-Est du site,
- l'Espace Naturel Sensible (ENS) « la Fossette ».

De plus, l'aire d'étude est incluse dans les plan nationaux d'action (PNA) de l'Aigle de Bonelli et du Faucon crécerellette :

Aussi, bien que ces différents zonages réglementaires ou d'inventaires soient identifiés sur plusieurs cartes au sein du dossier et que le bilan des périmètres d'intérêts écologiques sur le secteur d'étude soit réalisé dans un tableau de synthèse (p.66), une carte globale identifiant l'ensemble de ces zonages ainsi que le centre de maintenance MRTT, objet du dossier, permettrait une meilleure lisibilité du dossier.

Par ailleurs, la description de l'état initial de la faune, de la flore et des habitats naturels présents sur le site du projet est très légère dans la partie relative à « l'état initial du site et de son environnement » mais est davantage détaillée dans la partie relative aux « impacts du projet sur l'environnement ». Aussi, ces parties mériteraient d'être rééquilibrées.

De plus, les inventaires faunistiques et floristiques se sont déroulés entre le mois de décembre 2013 et la fin du mois de juillet 2014 (p. 13 de l'annexe 6). Il est mentionné que « compte tenu des habitats présents et des espèces ciblées, le périmètre MRTT aurait dû être prospecté au mois de juin. L'interruption provisoire de l'étude au cours de ce mois n'a permis qu'une prospection tardive au mois de juillet. De ce fait, l'analyse générale du peuplement d'espèce n'est que partielle » (p. 40). L'autorité environnementale regrette que des inventaires complémentaires n'aient pas eu lieu par la suite pour couvrir l'ensemble des périodes propices aux espèces sur une année complète. En effet, certaines espèces telles que l'Oedicnème criard ou le Faucon crécerellette sont susceptibles d'être présentes à ces périodes (plus particulièrement du mois de mars au mois d'octobre).

L'aménagement du centre de maintenance MRTT prévu dans le cadre de ce projet va entraîner divers impacts sur les habitats naturels et les espèces animales et végétales présentes, notamment :

- sur les milieux du Coussoul de Crau,
- pour des espèces à petit territoire faiblement mobiles (Psammodrome d'Edwards, Bupreste de Crau),
- pour des espèces mobiles, mais nicheuses au sol (Pipit rousseline qui se reproduit dans le site impacté),
- pour des espèces non nicheuses, mais qui s'alimentent dans la zone à aménager (Huppe fasciée, Coucou geai, etc.).

L'évaluation des impacts directs sur le milieu naturel et les espèces est réalisée de manière claire dans le dossier sous la forme de fiches spécifiques à l'habitat ou l'espèce concerné(e). Toutefois,

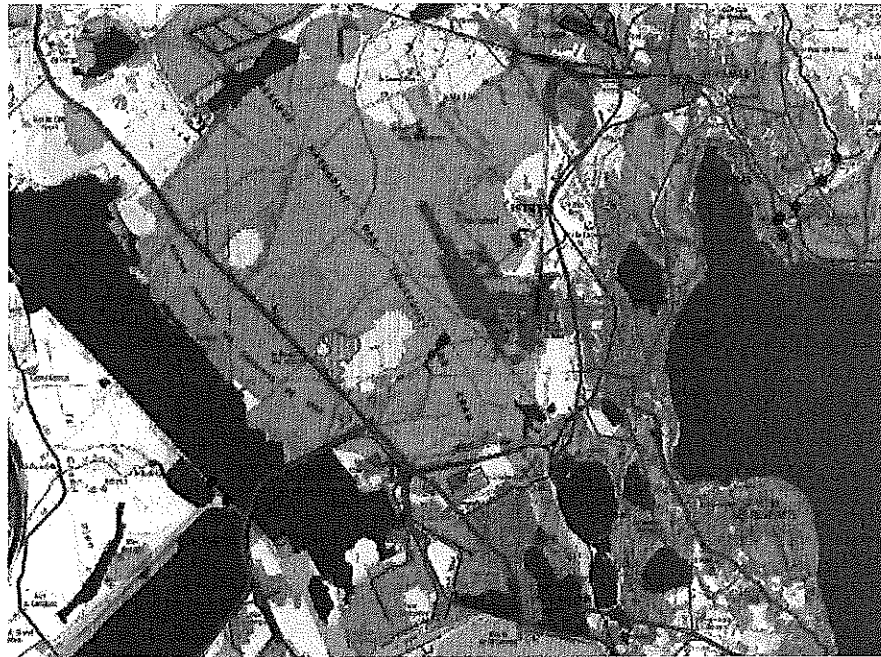
lors de la visite de l'autorité environnementale, le porteur de projet a expliqué que l'aire d'étude utilisée pour les inventaires contenait :

- à la fois la zone principale d'aménagement du MRTT
- et une bande de plusieurs dizaines de mètres supplémentaires à l'intérieur de la base aérienne.

Cette aire d'étude aurait mérité d'être élargie aux parcelles situées à proximité de la zone d'aménagement et hors de la base aérienne, plus particulièrement les zones Natura 2000, dans le but d'évaluer les impacts indirects sur les habitats naturels et les espèces (notamment celles ayant justifié la désignation des sites Natura 2000⁶).

Plus largement, les effets environnementaux du centre de maintenance doivent être analysés avec ceux des aménagements prévus ou en cours de réalisation sur la base aérienne 215 pour le programme MRTT. Comme évoqué dans l'avis d'autorité environnementale n°17 016-SEEIDD-IDPP2-17-02-104, à ce stade, il n'est pas démontré l'absence d'impact du programme MRTT, dans sa globalité, sur le réseau Natura 2000.

De plus, une analyse des corridors écologiques existants aurait mérité d'être menée dans l'évaluation des impacts indirects. En effet, comme indiqué sur la carte ci-dessous extraite du SRCE, le site d'implantation du projet est situé dans une partie intégrante des continuités écologiques identifiées au niveau régional.



Eléments de la Trame Verte et Bleue régionale

Trame verte

- Réservoir de biodiversité
- Corridor

Relais écologique, espaces de conciliation ou d'interface

- Réservoir de biodiversité en zones urbaines
- Corridor en zones urbaines

Trame bleue

- Réservoir de biodiversité

Illustration 6: SRCE de la Région PACA adopté en novembre 2014

6. Cf. note de la Direction de l'Eau et de la Biodiversité de contribution à l'avis de l'AE (note du 20 janvier 2017).

Ainsi, l'autorité environnementale recommande de :

- réaliser une carte globale présentant le bilan des périmètres d'intérêts écologiques sur le secteur d'étude,
- compléter l'état initial du milieu naturel dans le chapitre dédié avec les éléments déjà présents dans l'annexe 6,
- réaliser une évaluation des impacts indirects du projet sur les habitats naturels de proximité, situés à l'extérieur de la base aérienne, et plus particulièrement sur les habitats et espèces ayant fait l'objet d'une désignation des sites Natura 2000,
- réaliser une évaluation cumulée des effets du programme MRTT sur le réseau Natura 2000 de la steppe de la Crau,
- effectuer une analyse des impacts potentiels sur les corridors écologiques.

2.2.7. La démarche ERC

De manière générale, la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » proposée par le maître d'ouvrage est bien présentée dans le dossier.

Toutefois, le prestataire ayant rédigé l'étude d'impact indique dans le dossier qu'« à ce stade, seuls des principes de mesures sont proposés. Elles seront discutées ultérieurement avec le maître d'ouvrage, puis détaillées dans un second temps, après validation » (p.139). Bien que les mesures de l'étude d'impact puissent différer de celles qui seront prescrites dans l'acte d'autorisation, les mesures inscrites dans le DDAE doivent représenter une proposition de la part du maître d'ouvrage. Aussi, ce dernier doit inclure dans l'étude d'impact des propositions opérationnelles, concrètes et précises de mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Par ailleurs, il semblerait qu'aucune mesure d'évitement n'ait été présentée dans le dossier « sous peine de remettre en question l'intégralité du projet » (p.139). Cependant, même si aucune mesure d'évitement géographique ne peut être mise en place, il est possible d'envisager la mise en œuvre de mesures d'évitement techniques ou temporelles sans forcément remettre en question le projet en lui-même. Par exemple, « éviter les rejets dans le milieu naturel », « éviter l'utilisation de produits phytosanitaires », « adapter les horaires d'exploitation aux périodes propices aux espèces » sont des mesures d'évitement techniques et temporelles couramment proposées par les porteurs de projet.

De plus, à l'issue de l'application des mesures d'évitement et de réduction, « il apparaît que des impacts résiduels subsistent pour un taxon : la formation de coussoul en état de conservation dégradé. Compte tenu de la qualité écologique de cet habitat emblématique de la plaine de la Crau et des surfaces irrémédiablement touchées (environ 5 hectares), une mesure de compensation apparaît nécessaire ».

Après consultation des services de l'État (DREAL et DDTM), il a été décidé de réhabiliter une zone de coussoul dégradée d'une surface comprise entre 5 et 10 hectares. Pour remplir leurs obligations de compensation, il a été décidé l'achat de 5 unités de compensation dans la réserve d'actifs naturels de Cossure en plaine de Crau, gérée par la société CDC Biodiversité. Bien que cette mesure compensatoire soit décrite de manière précise et claire dans le dossier sous la forme d'une fiche descriptive (intitulé de la mesure, principe, modalité technique, localisation, coût, etc.), l'autorité environnementale regrette qu'aucune justification de l'équivalence écologique entre le milieu impacté et le milieu compensé et du ratio choisi de 1 ne soit présente dans le dossier.

Ainsi, l'autorité environnementale recommande de consolider la démarche ERC présentée dans le dossier en présentant des mesures d'évitement qui ne remettraient pas en cause le projet et en justifiant plus précisément le calcul du ratio de compensation.

2.2.8. Gestion des déchets

- **En phase travaux**

La construction du dépôt MRTT s'accompagne en premier lieu du démantèlement du dépôt de munition. Cette déconstruction sera génératrice de déchets. Ils seront principalement de deux types :

- de la terre et des gravats ;
- des déchets récoltés dans des bennes, de type déchets de bâtiment.

Le pétitionnaire ne fait pas état dans l'étude d'impact de la quantité de ces déchets, de leur possible réutilisation pour d'autres travaux, ni de leur niveau potentiel de pollution.

Par ailleurs, l'avis de l'hydrogéologue daté du 15 juin 2016, fourni dans le dossier, indique que les travaux de déconstruction et de construction « commenceront après une phase préliminaire de dépollution pyrotechnique poursuivie jusqu'à 2 m de profondeur quelle que soit la nature du terrain rencontré. [...] certaines constructions seront assises sur des micro-pieux susceptibles de descendre à 8m de profondeur. »⁷

Les bâtiments du centre de maintenance entraîneront l'artificialisation d'une surface de 18 281 m² pouvant ainsi produire un volume de terre excavée de 36 562 m³.

L'autorité environnementale recommande que les déchets issus de la déconstruction du dépôt de munitions soient identifiés ainsi que leur niveau de pollution.

Lors de la visite de terrain de l'autorité environnementale sur la base d'Istres, le pétitionnaire a indiqué avoir mis en place un processus de réutilisation de terres excavées pour d'autres aménagements, ainsi que la réutilisation de certains matériaux.

L'autorité environnementale recommande que des modalités de réutilisation et de gestion des déchets (terres excavées et déchets du bâtiment) soient précisées dans le dossier.

- **Les déchets propres au MRTT**

Le centre de maintenance MRTT entraînera une production de déchet de même nature que ceux actuellement produits sur la base. Il sera doté d'une aire spécialement dédiée de 115 m² qui permettra le transit des déchets non dangereux et dangereux et la récupération d'eaux usées avec des traces d'additifs polluants.

2.2.9. Effets cumulés

- **Impacts en phase travaux**

Les travaux de construction de centre de maintenance MRTT s'insèrent dans un programme de travaux plus large. La construction des installations durera 18 mois pour recevoir le premier avion MRTT dans le centre de maintenance à l'automne 2018.

Ces travaux ont commencé en 2017 par la déconstruction du dépôt de munitions conditionnée par l'arrêté ministériel d'exploiter un dépôt provisoire de munitions soumis à enregistrement.

⁷ Page 2 de l'avis de l'hydrologue

L'étude d'impact en partie 8 « *Impact de la phase travaux sur l'environnement* » mentionne que les travaux se dérouleront en plusieurs phases, notamment en concomitance de la rénovation des chaussées aéronautiques.

Or, la construction du centre de maintenance (et de déconstruction du dépôt de munitions) s'accompagnera simultanément des travaux de construction des aires de stationnement des avions, des travaux de réfection de la piste, des travaux de construction du dépôt d'essence MRTT et des travaux de modernisation du dépôt principal d'essence sans que ne soit précisé sur quelle période ces phases de travaux vont se chevaucher. Le pétitionnaire n'a mentionné lors de la visite de terrain qu'une date prévisionnelle de mise en service des différentes installations, toutes ces dernières étant dans un intervalle proche (période allant de juin 2019 pour le dépôt d'essence MRTT et été 2018 pour le centre de maintenance MRTT et l'aire de stationnement des aéronefs).

L'autorité environnementale recommande qu'un planning général des travaux de la base 125 en lien avec le programme MRTT soit présenté dans le dossier.

L'analyse de l'impact des travaux sur l'environnement présentée en partie 8 de l'étude d'impact ne mentionne pas une prise en compte globale de l'ensemble des travaux du programme MRTT (ces derniers pouvant se dérouler simultanément) et plus particulièrement de leurs effets cumulés. Par ailleurs, le dossier de demande d'autorisation d'exploiter du dépôt essence air d'Istres propose la réalisation des travaux à l'automne, dans le but d'éviter de « *perturber les espèces avec un risque de dérangement ou de destruction directe si la nidification est entamée* »⁸ au mois de mars. Il n'apparaît pas cohérent que ces recommandations ne soient pas prises pour la phase travaux du centre de maintenance MRTT.

L'autorité environnementale recommande que soient évalués les impacts cumulés de l'ensemble des travaux liés au programme MRTT.

- **Effets cumulés avec les projets connus**

Le projet le plus proche est celui du terminal indépendant d'importation de gaz naturel liquéfié à Fos-sur-Mer situé à 7 km au sud-ouest. Les autres projets ne sont pas situés à proximité du projet du centre de maintenance MRTT (distance supérieure à 40 km).

Le pétitionnaire mentionne le projet d'un nouveau banc d'essai des moteurs d'avions et régularisation du site d'essai de l'établissement SNECMA à 1,8 km au sud de l'implantation du centre de maintenance MRTT. Au vu de l'avis d'autorité environnementale n°16,43-SEEIDD-IDPP2-16-06-354, les impacts cumulés avec ce projet restent a priori faibles.

2.2.10. Une esquisse des principales solutions de substitution et raisons du choix du projet

Il semblerait qu'aucune solution de substitution n'ait été présentée au sein du dossier. Bien qu'il semblerait qu'aucune variante du projet ne puisse être envisagée « sous peine de remettre en question l'intégralité du projet », l'autorité environnementale considère que cela devrait être davantage justifié dans le dossier.

2.2.11. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et des plans/programmes

- **PLU d'Istres**

La Base aérienne 125 est située sur les communes d'Istres, de Fos-Sur-Mer et de Saint-Martin de Crau. Le centre de maintenance MRTT est situé sur la commune d'Istres et est concerné par son PLU.

La base aérienne est située dans la zone naturelle NM et dans la zone urbaine UM, toutes deux étant des terrains militaires. Le centre de maintenance MRTT n'a une emprise qu'en zone NM du PLU d'Istres. Sur cette zone y sont interdites les constructions sauf conditions particulières. Les constructions et installations nécessaires à la Défense nationale constituent un motif valable d'urbanisation en zone NM.

- **SRCE Provence-Alpes-Côtes d'Azur**

L'analyse des continuités écologiques présentes telles que définies par l'article L. 371-1, demandée au 2° du II de l'article R.122-5 du code de l'environnement, et donc la prise en compte du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de la région Provence Alpes Côte d'Azur (PACA) ne semble pas avoir été présentée dans le dossier d'étude d'impact.

- **SDAGE du bassin « Rhône Méditerranée »**

Le projet de centre de maintenance MRTT se situe à 10 m au-dessus de la nappe de la Crau. Cette dernière représente une nappe importante pour le département et se situe en zone vulnérable. Selon la Directive cadre sur l'eau (DCE) son état est qualifié de « bon ».

Conformément à la DCE, chaque plan d'eau fait l'objet d'un classement de son état. En aval de la base 125 d'Istres, l'étang de Berre est qualifié « d'état médiocre » avec un objectif de retour en bon état en 2021.

La base 125 se situe sur le périmètre du SDAGE « Rhône Méditerranée » et doit être en adéquation avec ses orientations présentées en page 48 de l'étude d'impact.

L'exploitation du centre de maintenance ne semble pas contraire aux orientations du SDAGE, cependant la démonstration de son articulation n'est pas présentée dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande que l'analyse du respect des orientations du SDAGE par le centre de maintenance soit mieux détaillée, comme défini au 6° du R.122-5 du code de l'environnement.

3. Conclusion sur la prise en compte de l'environnement par le projet

Le présent avis de l'autorité environnementale évalue la prise en compte de l'environnement dans le projet de création d'un centre de maintenance pour avions A330-200 Multi Role Tanker Transport (MRTT) sur la base militaire 125 d'Istres.

L'étude d'impact est claire et de bonne qualité dans l'ensemble, malgré certaines illustrations parfois peu lisibles et des données qui mériteraient d'être actualisées.

Toutefois plusieurs manques peuvent être soulevés, dont certains sont notables. Ainsi, le dossier ne présente pas d'appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux constitué par le programme MRTT. L'évaluation des impacts cumulés des aménagements concernés en est fragilisée notamment en phase travaux.

Aussi, la gestion des terres excavées et de leur potentielle pollution n'est pas suffisamment approfondie. Par ailleurs, au regard de l'état de l'ensemble des réseaux séparatifs⁹ de la base aérienne 125, la bonne réalisation du programme de rénovation de ces réseaux paraît indispensable avant le démarrage des travaux du projet MRTT, particulièrement le réseau d'eau pluviale.

Enfin, la démarche ERC proposée par le pétitionnaire est perfectible, prioritairement en précisant les mesures concrètes et opérationnelles de la séquence ERC. De même, l'équivalence écologique de la mesure compensatoire au regard des impacts du projet n'est pas suffisamment justifiée dans le dossier.

Pour la Ministre de l'Environnement, de
l'Énergie et de la Mer
et par délégation,
La Commissaire Générale au Développement
Durable


Laurence Mouffroy-Smith