

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

relatif au dossier de demande d'autorisation d'exploiter pour une installation classée pour la protection de l'environnement ; Dépôt d'essence air (DEA) sur la base aérienne 125 d'Istres (13)

Préambule

Par courrier du 5 décembre 2016, le contrôle général des armées du ministère de la défense a saisi la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer dans sa compétence d'autorité environnementale pour le **dossier de demande d'autorisation d'exploiter des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) du dépôt essence air (DEA) d'Istres (13)**. Le pétitionnaire est le directeur de l'exploitation et de la logistique pétrolières interarmées. Le dossier est parvenu complet au commissariat général au développement durable (CGDD), chargé de préparer l'avis, le 19 décembre 2016. Le CGDD en a alors 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 par 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 26 janvier 2017 ;
- la Direction générale de la santé (DGS) du ministère chargé de la santé.

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 31 janvier 2017 ;
 - la Direction générale de la prévention des risques (DGPR) ;
 - la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), qui a répondu par courriel en date du 23 janvier 2017.
- la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Les rapporteurs ont effectué une visite sur site le 8 février 2017.

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

1 – Le projet de dépôt essence air (DEA)

1.1. Contexte et description des installations

Le projet d'accroissement des capacités du dépôt essence air se situe au sein de la base aérienne 125 d'Istres dans le département des Bouches-du-Rhône. La fonction de ce dépôt est d'assurer l'avitaillement en carburéacteur des avions basés ou en transit sur la base aérienne 125 et le stockage de carburant.

Le projet est estimé à 7 millions d'euros. La surface totale des différents dépôts de carburant de la base aérienne 125 passera de 81 301 m² à 112 101 m², soit une augmentation de 30 800 m².

Dans le cadre du programme d'avions de ravitaillement en vol et de transport stratégique dit « MRTT » (Multi-Role Transport and Tanker) de l'Armée de l'air, la capacité de stockage en carburant de la base aérienne 125 doit être augmentée pour faire face à l'accueil de nouveaux appareils. En effet, douze avions « MRTT » seront livrés entre 2018 et 2025.

Ce programme d'aménagement comprend d'autres travaux : réfection de la piste, construction d'un centre de maintenance, d'une aire de lavage et d'aires de stationnement, construction d'une chaufferie, déplacement d'un dépôt de munitions, construction d'un bâtiment « opérations », création d'un centre de formation, création d'un

escadron de transit et d'accueil aérien (ETAA). Au final, cette opération impliquera un investissement en infrastructure sur la base aérienne 125 d'environ 250 millions d'euros¹.

Certaines de ces opérations ont déjà fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale² : avis du 27 septembre 2016 sur le dossier de demande d'autorisation temporaire pour une installation classée pour la protection de l'environnement (deux centrales d'enrobage à chaud) sur la base aérienne 125 d'Istres (13) ; avis du 3 mars 2017 relatif au centre de maintenance MRTT.

Le projet présenté comprend à la fois la construction de nouvelles capacités de stockage et la mise en fonctionnement de cuves déjà construites mais non autorisées et non exploitées. Le dépôt essence air est aujourd'hui composé de deux sites (dépôt principal et dépôt opérationnel) et comprendra à terme un troisième, associé au programme « MRTT » dit dépôt « MRTT ».

Le dossier de dépôt essence air comprend les installations suivantes (cf. illustration 1)³.

- pour le dépôt principal (installations existantes non autorisées) : 1 réservoir à axe vertical de 2 000 m³, 1 réservoir à axe horizontal de 50 m³ ;
- pour le dépôt opérationnel (installations existantes non autorisées) : 1 réservoir à axe vertical de 1 000 m³ ;
- pour le dépôt « MRTT » (construction) : 3 réservoirs à axe vertical pour 4 000 m³ de stockage, 6 réservoirs à axe horizontal pour 510 m³ de stockage, 1 installation de chargement et de déchargement de véhicules citernes, 1 oléoréseau (installation de tuyauteries) reliant le dépôt « MRTT » à la plateforme « MRTT ».

Pour les installations existantes, la portée de l'étude d'impact est limitée à la phase d'exploitation, puisque les travaux de construction ont déjà été réalisés.

Au final, les capacités du dépôt essence air passeront d'un volume de stockage de carburant de 15 208 m³ à 23 530 m³, soit une augmentation de 55 %.

1 Montant communiqué aux rapporteurs lors de la visite sur site le 8 février 2017.

2 <http://www.developpement-durable.gouv.fr/avis-dautorite-environnementale-emis-ministere>

3 Les réservoirs ont la forme de cylindre : soit couché et ils sont alors dits à axe horizontal, soit vertical et ils sont alors dits à axe vertical.



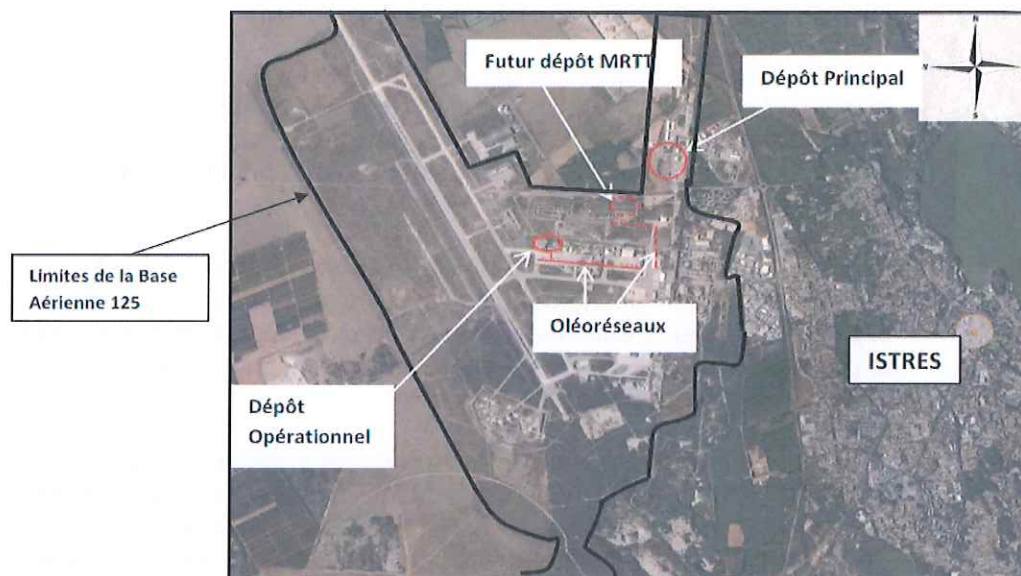


Illustration 1: Dépôts essence air existants et projetés sur la base aérienne 125 d'Istres
 Source : Page 8 du résumé non technique du dossier de demande d'autorisation d'exploiter (DDAE)

1.2. Les procédures

Ce dossier de demande d'autorisation d'exploiter constitue une demande pour⁴ :

- obtenir l'autorisation d'exploiter des nouvelles installations du dépôt essence air MRTT d'Istres,
- obtenir la régularisation administrative des installations existantes et non exploitées du dépôt principal et du dépôt opérationnel,
- proposer des dispositions spécifiques et adaptées, conformément au deuxième alinéa de l'article premier de l'arrêté du 18 avril 2008 relatif aux réservoirs enterrés de liquides inflammables ou combustibles et à leurs équipements annexes exploités au sein d'une installation classée soumise à autorisation, à enregistrement ou à déclaration au titre de l'une ou plusieurs des rubriques n° 1436, 4330, 4331, 4722, 4734, 4742, 4743, 4744, 4746, 4747 ou 4748, ou pour le pétrole brut au titre de l'une ou plusieurs des rubriques n° 4510 ou 4511 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

L'activité de la base est actuellement réglementée par un arrêté ministériel d'autorisation d'exploiter en date du 18 mars 1999 et par un arrêté complémentaire du 5 mars 2002. L'autorisation d'exploiter et la régularisation administrative de la base relèvent des rubriques suivantes :

⁴ Partie 1 Dossier administratif et technique, page 10 du DDAE

RUBRIQUE	DESIGNATION	REGIME
4734-1-a	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphtas ; kérosènes (carburants d'aviation compris) ; gazoles (gazole diesel, gazole de chauffage domestique et mélanges de gazoles compris) ; fioul lourd ; carburants de substitution pour véhicules, utilisés aux mêmes fins et aux mêmes usages et présentant des propriétés similaires en matière d'inflammabilité et de danger pour l'environnement. La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations, y compris dans les cavités souterraines, étant : 1. Pour les cavités souterraines et les stockages enterrés : a) Supérieure ou égale à 2 500 t.....	Autorisation
1434-2	Liquides inflammables, liquides combustibles de point éclair compris entre 60 °C et 93 °C, fiouls lourds, pétroles bruts (installation de remplissage ou de distribution, à l'exception des stations-service visées à la rubrique 1435). 2. Installations de chargement ou de déchargement desservant un stockage de ces liquides soumis à autorisation	Autorisation
1435-1	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur, de bateaux ou d'aéronefs. Le volume annuel de carburant liquide distribué étant : 1. Supérieur à 20 000 m ³	Enregistrement

Illustration 2: Rubriques ICPE dont relèvent le dépôt essence air

Source : DDAE Partie 1 Dossier administratif et technique, page 9.

Par ailleurs, la surface imperméabilisée par le dépôt essence air représentera, après travaux, 2,99 ha et sera soumise à déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature de la loi sur l'eau : *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 supérieure à 1ha mais inférieure à 20 ha.*

De plus, l'autorité environnementale a été saisie simultanément des deux dossiers relatifs au dépôt d'essence air et au centre de maintenance pour le programme « MRTT ». Même si ces dossiers ont fait l'objet d'une visite unique sur site, deux avis d'autorité environnementale distincts sont rendus.

Comme le projet présenté est à la fois porté et autorisé par le ministère de la défense, l'autorité environnementale compétente est la ministre chargée de l'environnement conformément à l'article R.122-6 du code de l'environnement. L'avis d'autorité environnementale est alors préparé par le commissariat général au développement durable.

2. Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

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

- les effets cumulés (ainsi qu'en phase travaux) avec l'ensemble des aménagements du programme de travaux lié au programme militaire MRTT ;
- les impacts sur la faune et la flore présentes sur le site ;
- le risque de pollution et les éventuels rejets d'hydrocarbures dans les nappes souterraines et dans le sol ;
- les nuisances sonores ;

- la dégradation de la qualité de l'air par les trafics induits par la circulation des camions approvisionnant la base militaire et par le trafic aérien ;
- les rejets atmosphériques émis par le dépôt essence air.

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

3.1. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact du dépôt essence air est de bonne qualité. L'état initial détaillé permet d'appréhender les enjeux du site au regard des aménagements projetés.

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

a) Notion de programme de travaux

Comme indiqué dans l'avis du 3 mars 2017 relatif au centre de maintenance « MRTT », le dépôt d'essence air ainsi que les autres installations du programme « MRTT » poursuivent l'objectif d'accueillir une nouvelle génération d'avions de ravitaillement et de projection. Cet ensemble constitue donc un programme de travaux au sens de l'article L.122-1 II du code de l'environnement⁵. D'importants travaux auront lieu sur divers endroits de la base aérienne 125.

Alors que l'étude d'impact propose une analyse des effets liés au dépôt MRTT et au centre de maintenance, plusieurs contradictions appellent une clarification (page 198 de l'étude d'impact) :

- d'un côté, il est mentionné que « *la plateforme aéronautique sera réalisée en avance de phase sur la création du dépôt pétrolier* », de l'autre, il est précisé que « *les travaux de construction du dépôt MRTT, gérés par le SEA, auront lieu en même temps que les travaux concernant la plateforme aérienne MRTT, gérés par la base aérienne.* » ;
- alors qu'il est souligné l'absence d'effets cumulés, le dossier précise qu'il pourrait y en avoir ;
- la consommation globale d'espaces naturels n'est pas précisée, alors qu'il est conclu à l'absence d'effets cumulés avec les autres projets du programme de travaux, notamment sur la biodiversité ;
- concernant les émissions de poussière et les nuisances sonores, il est mentionné que « *des mesures appropriées seront mises en œuvre* » sans plus de détails.

En outre, ni l'étude d'impact du centre de maintenance, ni celle du dépôt essence air ne prévoient d'évaluation des impacts environnementaux du programme de travaux échelonné dans le temps. Cependant, le code de l'environnement prévoit à l'article L.122-1.II que « *Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme* ».

⁵ Comme le projet a été déposé avant l'entrée en vigueur de la réforme de l'évaluation environnementale, la version du L.122-1 à considérer est celle en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016.

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 essence 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.

b) Commodités du voisinage

L'accroissement des capacités de stockage de carburant laisse présager une augmentation du trafic aérien. Les effets indirects de ce projet sont potentiellement l'augmentation du bruit et des émissions atmosphériques, en particulier pour les riverains.

• Nuisances sonores

Les niveaux de bruit à ne pas dépasser sont fixés par l'arrêté ministériel d'autorisation d'exploiter. L'arrêté ministériel d'autorisation d'exploiter du 5 mars 2002 du dépôt essence air d'Istres fixe des seuils en limite de propriété à 60 db(A) en période nocturne et 70 db(A) en période diurne.

Une seule habitation à proximité immédiate du dépôt essence air est présente dans le rayon de la zone d'émergence réglementée (rayon de 200 m). Il s'agit du Mas du Retortier à l'est du dépôt principal. Le dépôt essence air est inclus dans la base aérienne, par ailleurs exposée au trafic aérien et à la circulation routière à proximité du dépôt principal. L'activité des pompes et les rotations des camions sont les principales sources d'émissions sonores du dépôt essence air.

Des mesures des niveaux sonores ont été réalisées les 19 et 20 mars 2013 dans le cadre de la régularisation des installations du dépôt principal (3 points de mesures en limite de propriété) et durant l'été 2014 pour évaluer l'impact sonore de l'ensemble du dépôt essence air (9 points de mesures répartis sur les trois dépôts). Toutes les mesures de bruits sont inférieures au niveau de bruit autorisé, bien que certains points de mesure révèlent des pics de bruits extrinsèques à l'activité propre du dépôt essence air (trafic aérien et de véhicule).

Au final, le projet de dépôt essence air n'a pas d'impact notable sur les émissions sonores de la base.

En revanche, se pose la question des effets cumulés liés à l'arrivée de la nouvelle flotte d'aéronefs « MRTT » et de son centre de maintenance. L'étude de bruit présente dans le DEA ne mentionne pas la prise en compte de ces nouveaux aéronefs « MRTT », du futur centre de maintenance et de leurs émissions sonores respectives (le dépôt essence air « MRTT » jouxte le centre de maintenance). Par ailleurs l'avis de l'autorité environnementale du 3 mars 2017 relatif au centre de maintenance MRTT recommande que le porteur de projet s'assure du respect de la réglementation en vigueur avec, par exemple, la mise en place d'un programme de suivi.

L'autorité environnementale recommande :

- que soient précisés les impacts cumulés du dépôt essence air avec l'activité du nouveau centre de maintenance « MRTT » ainsi que sa flotte d'aéronefs dédiée, et que soient appréciés les impacts de ce dernier sur l'étude de bruit du dépôt essence air ;
- que soient précisés les effets sur les émissions sonores de l'accroissement des capacités de stockage de carburéacteur, en fonction des données communicables au public sur le trafic aérien d'une base de l'armée de l'air (informations potentiellement confidentielles).

• Qualité de l'air, trafic et déplacements

La base aérienne 125 ne dispose pas de ses propres points de mesure des rejets atmosphériques issus du fonctionnement des équipements. Cependant, une station de mesure urbaine est présente sur la commune d'Istres à environ 7 km de la base. Cette dernière ne pointe pas de dépassements allant au-delà de la réglementation en vigueur. La base 125 d'Istres émet des rejets atmosphériques principalement dus aux aéronefs en phase de décollage et d'atterrissage.

Au niveau du DEA, les rejets atmosphériques sont dus⁶ :

- à l'approvisionnement de carburant,
- au stockage de carburant,
- à la distribution de carburant,
- au dégazage des véhicules-citernes avant maintenance,
- à la circulation des véhicules.

Les polluants dégagés dans l'atmosphère sont principalement des vapeurs d'hydrocarbures dues à des pertes de fonctionnement majoritairement. Ces dernières augmenteront de 118 % pour atteindre 26 365 tonnes par an. Les réservoirs construits seront enterrés, afin que ces pertes par respiration soient limitées.

De plus, l'approvisionnement de la base en carburéacteur depuis Fos-sur-Mer se fait principalement par l'oléoduc exploité par la société TRAPIL. Ainsi, le trafic routier engendré par le dépôt essence air n'augmentera à la suite du projet que de 0,4 %. L'oléoréseau reliant le parking avions et le dépôt « MRTT » permet également de limiter le trafic de camions citernes et les pertes de fonctionnement.

L'impact du dépôt essence air sur le trafic routier à l'extérieur et à l'intérieur de la base est donc négligeable.

c) Faune et Flore

Le dépôt essence air se situe au Nord-Est du centre de maintenance. D'après les diagnostics écologiques réalisés, les terrains concernés présentent des enjeux faibles. Seul l'oléoréseau (qui rejoint les plateformes du centre de maintenance) traverse des espaces à enjeu modéré. Les habitats touchés par ce projet sont du coussoul « atténué », formation emblématique de la steppe de Crau, dernière steppe aride d'Europe, qui se trouve dégradée par les activités de la base.

⁶ Partie III du DDAE étude d'impact page 149

Le projet se situe à environ 100 mètres du site Natura 2000 de la plaine de la Crau qui fait l'objet d'un classement⁷ en zone de protection spéciale (ZPS) et en zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) au titre du réseau européen Natura 2000. Cette protection très forte implique de s'intéresser aux effets du projet sur ce réseau même si celui-ci est géographiquement situé en dehors des emprises des sites du réseau Natura 2000.

En outre, plusieurs espèces protégées sont mentionnées dans le dossier : il s'agit du psammodrome d'Edwards⁸, du pipit rousseline⁹ (oiseau), de l'huppe fasciée⁹ (oiseau) et du coucou geai⁹ (oiseau). Les deux premières présentent un niveau d'enjeu jugé modéré tandis que les deux dernières sont concernées par un niveau d'enjeu estimé faible. L'impact sur ces espèces est qualifié de modéré à faible. Toutefois, la nécessité de mesures d'insertion environnementale n'est pas précisée dans le dossier.

D'après l'étude naturaliste, « seul le bupreste de Crau¹⁰ présente un enjeu écologique avéré sur la zone du futur dépôt MRTT »¹¹. L'évaluation des atteintes à cette espèce, non protégée, démontre la nécessité de mettre en place des mesures d'insertion environnementale qui ne sont pas développées dans le dossier.

D'après l'étude d'impact, comme il n'est pas possible d'implanter le projet sur un autre site, des mesures de réduction sont proposées : il s'agit de maîtriser les effets du chantier sur les espèces. Ainsi, la poussière sera limitée et les travaux démarreront avant la fin de l'automne pour ne pas que des espèces s'y installent au mois de mars, période de nidification, et soient ainsi dérangées. De fait, le site ne sera plus utilisable pour cet usage. Les espèces concernées devront donc se reporter sur d'autres espaces. Par ailleurs, il est prévu de clôturer le site sans utiliser de murets pour permettre la libre circulation des espèces.

Pour être à même de conclure, les effets environnementaux du dépôt essence air doivent être analysés avec ceux du centre de maintenance et ses installations connexes, et plus largement à l'échelle des aménagements prévus ou en cours de réalisation sur la base aérienne 125 pour la réalisation du programme « MRTT ». L'évaluation est pour l'instant uniquement présentée pour certaines composantes prises isolément. À ce stade, il n'est pas démontré l'absence d'impact du programme « MRTT », dans sa globalité, sur le réseau Natura 2000.

L'autorité environnementale recommande :

- ***de préciser pour chacune des espèces et des habitats identifiés, si des mesures d'insertion environnementale sont nécessaires puis, pour les espèces ou les habitats qui le nécessitent, de détailler ces mesures afin d'en démontrer l'efficacité.***
- ***de réaliser une évaluation cumulée des effets du programme « MRTT » sur le réseau Natura 2000 de la steppe de la Crau.***

7 Réseau Natura 2000 : 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.

8 Arrêté du 19 novembre 2007 fixant les listes des amphibiens et des reptiles protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection.

9 Arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection

10 Insecte endémique de la plaine de la Crau

11 Extrait de l'étude d'impact, page 73.



d) Sols et sous sols, ressources en eau et rejets aqueux

• Ressources en eau

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

Le projet est situé à l'intérieur de deux périmètres de protection rapprochée de captages d'eau destinés à la consommation humaine. Ils concernent respectivement le forage du centre d'essai en vol et du château d'eau Ouest.

Le projet de dépôt « MRTT » et son oléoréseau se situent à l'intérieur du périmètre de protection rapprochée du captage du centre d'essai en vol. Le dépôt principal est situé à l'intérieur du périmètre rapproché des captages du château d'eau Ouest. Une partie de la tuyauterie inter-dépôts reliant le dépôt principal aux dépôts opérationnels et MRTT traverse ces périmètres de protection.

Le dossier indique que les dispositions sont prises sur les aires de stockage du dépôt essence air pour éviter tout déversement d'hydrocarbures. Le stockage d'hydrocarbures sur les dépôts essence air d'Istres se fait soit dans des réservoirs enterrés double enveloppe avec détection de fuite, soit dans des réservoirs enterrés à axe vertical en fosse étanche avec point bas. De manière similaire, le pétitionnaire prévoit des dispositions pour éviter tout déversement d'hydrocarbures concernant le futur dépôt « MRTT » (réservoirs enterrés double enveloppe avec détection de fuite, réservoirs enterrés en fosse étanche avec point bas, tuyauterie simple enveloppe avec fil détecteur de fuite pour l'oléoréseau et pour la tuyauterie inter-dépôts). Les réservoirs aériens d'additif anti-glace possèdent une cuvette de rétention¹².

Le projet de modification et de construction des dépôts pétroliers de la base aérienne 125 ont été soumis pour avis à un hydrogéologue agréé qui a émis un avis favorable au projet tel que décrit dans les documents qui lui ont été communiqués¹³.

Par ailleurs, il est mentionné sur la base aérienne 125 l'existence d'autres forages servant par exemple pour un usage technique, l'arrosage ou la géothermie¹⁴. La liste des forages situés aux alentours des dépôts essence air et leur fonction seraient nécessaires dans le dossier, ainsi que leur implantation sur une cartographie.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'état initial de l'usage de la ressource en eau afin d'établir quels ouvrages pourraient être impactés en aval des dépôts par une pollution de la nappe si un incident survenait sur le site.

• Rejets aqueux

Les rejets liés à l'activité du dépôt essence air sont :

- les eaux usées (sanitaires, entretien des locaux),
- les eaux pluviales susceptibles de contenir des hydrocarbures traitées par des séparateurs à hydrocarbures,
- les eaux de l'aire de lavage traitées par un séparateur à hydrocarbures,

12 Source : Partie III du DDAE étude d'impact, page 81

13 Source : Partie III du DDAE étude d'impact, Annexe 13

14 Source : Partie III du DDAE étude d'impact, page 31



- les eaux pluviales transitant via des surfaces exemptes de toute trace d'hydrocarbures : toitures, aires végétalisées...

Les eaux usées du dépôt principal sont acheminées à une station de relevage vers le réseau d'eaux usées de la ville d'Istres via le réseau d'assainissement du 25^e RGA¹⁵ situé au Nord du dépôt.

Les eaux usées du dépôt principal sont dirigées vers une micro-station de traitement des eaux usées située sur le dépôt opérationnel avant d'être rejetées dans le milieu naturel. Cependant, le milieu récepteur de ces effluents n'est pas indiqué dans l'étude d'impact.

D'après le résumé non technique du dossier (page 40), les eaux usées du dépôt « MRTT » seront traitées soit via le réseau d'assainissement de la base aérienne, soit traitées sur le dépôt « MRTT » par une micro-station, tandis que, dans l'étude d'impact (page 100), le pétitionnaire mentionne qu'elles seront traitées par une micro-station sur le dépôt MRTT.

Le traitement des eaux pluviales susceptibles de contenir des hydrocarbures est assuré par des débourbeurs-séparateurs. Les effluents sortants des débourbeurs séparateurs vont, au final, dans les fossés d'infiltration des dépôts.

En l'absence de pollution, les eaux pluviales seront traitées par un séparateur à hydrocarbures avant de rejoindre les bassins d'infiltration des dépôts.

L'autorité environnementale recommande au pétitionnaire de préciser le mode de traitement envisagé pour les eaux usées du dépôt « MRTT », ainsi que la sensibilité et la localisation du milieu récepteur des eaux épurées après la micro-station sur le dépôt opérationnel.

- **Les sols et le sous-sol**

La qualité des eaux souterraines au droit du dépôt principal et du dépôt opérationnel est suivie respectivement pour chacun de ces sites par trois piézomètres. Des analyses semestrielles de la teneur en hydrocarbures totaux sont effectuées sur ces piézomètres. Pour le dépôt « MRTT », le pétitionnaire envisage un dispositif similaire de suivi avec l'implantation de trois piézomètres (1 en amont hydraulique et 2 en aval) sur la base d'une étude hydrogéologique¹⁶, conformément à l'article 55 de l'arrêté du 3 octobre 2010 relatif au stockage en réservoirs aériens.

- **Pollutions des sols**

Une étude de la pollution éventuelle du sol et de l'aquifère a été effectuée sur le dépôt principal et le dépôt opérationnel du dépôt essence air d'Istres, selon la méthodologie d'évaluation simplifiée des risques (ESR), de 2004. Pour les sols et les eaux de nappe, au droit des deux dépôts, les résultats des analyses en laboratoire n'ont pas mis en évidence de contamination en comparaison des valeurs guides proposées par le Ministère de l'Environnement.¹⁷

Cette méthodologie est aujourd'hui obsolète en référence à la circulaire ministérielle du 8 février 2007 « Installations Classées – Prévention de la pollution des sols – Gestion des

15 Le 25^e RGA est un régiment du Génie de l'Air.

16 Source : Partie III du DDAE étude d'impact, pages 82 à 84.

17 Source : Partie III du DDAE étude d'impact, pages 86 à 87.

sols pollués ». Le dépôt du dossier étant postérieur à l'entrée en vigueur de cette méthodologie, les études environnementales devraient ainsi être conduites en conformité avec ce référentiel.

L'autorité environnementale recommande que l'état actuel des sols, notamment aux abords des zones de stockage des dépôts essence air principal et opérationnel, qui pourraient faire l'objet d'excavations lors de la mise en œuvre du projet, ainsi que la gestion des terres éventuellement polluées, soient approfondis dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter et analysés au regard de la méthodologie de 2007.

Le dépôt « MRTT » est prévu à l'emplacement de l'ancienne aire à feux de la base aérienne 125. Un diagnostic environnemental été réalisé.

« Les investigations sur site ont permis :

- de confirmer la géologie locale ;
- de cerner des zones impactées par les hydrocarbures sur la profondeur investiguée, dans un rayon de 14 mètres autour de la fosse d'essai de l'ancienne installation ;
- d'estimer un volume de terres polluées aux hydrocarbures totaux (ponctuellement en BTEX et en HAP¹⁸) d'environ 1 000 tonnes »¹⁹.

Le bureau d'études ADEP a recommandé, en tant que solution technique et économique de traitement la plus adaptée, l'excavation des matériaux impactés afin de les acheminer vers un bio-centre.

Dans un contexte de réhabilitation d'un site, un plan de gestion définissant les différentes options de gestion possibles aurait dû être conduit en référence à la circulaire ministérielle du 8 février 2007 « Installations Classées – Prévention de la pollution des sols – Gestion des sols pollués » et selon le référentiel NFX31-620.

Des travaux de démantèlement et de dépollution des installations de l'ancienne aire à feu ont été réalisés par l'entreprise SITA Remédiation. À l'issue des différents travaux de réhabilitation du site, le bureau d'études ADEP a procédé aux opérations d'évaluation des teneurs résiduelles dans le sous-sol et effectué une Analyse des Risques Résiduels (ARR) à partir des teneurs mesurées.

A titre conservatoire, l'ARR a été conduite en retenant un scénario majorant de type usage résidentiel du terrain (usage sensible). Pour ce scénario, les calculs de risques ont abouti à une incompatibilité d'usage. Le bureau d'études ADEP a alors recommandé un usage non sensible de type station-service ou parking. Néanmoins, l'ARR n'a pas été réalisée pour ces scénarios finalement retenus et n'apporte pas la preuve que l'exposition aux pollutions résiduelles serait compatible avec le futur usage du site.

L'autorité environnementale recommande que soit réalisée une analyse des risques résiduels (ARR) sur la base d'un scénario qui correspondrait à l'usage futur envisagé sur le site.

e) Gestion des déchets

18 BTEX signifie Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes , HAP signifie hydrocarbures aromatiques polycycliques.

19 Source : Partie III du DDAE étude d'impact, page 90.

- **En phase travaux**

Le chantier de modification des infrastructures des dépôts principal et opérationnel et la construction du dépôt MRTT seront générateurs de déchets qui seront principalement de deux types :

- des terres excavées,
- des déchets récoltés dans des bennes, de type ferrailles et matériaux non recyclables (matériaux de démolition).

Le pétitionnaire ne fait pas état, dans l'étude d'impact, de la quantité de ces déchets, ni des niveaux potentiels de pollution des terres à excaver.

L'autorité environnementale recommande que les volumes de déchets issus des travaux soient quantifiés, ainsi que le niveau de pollution des terres à excaver.

- **Les déchets propres au fonctionnement des dépôts**

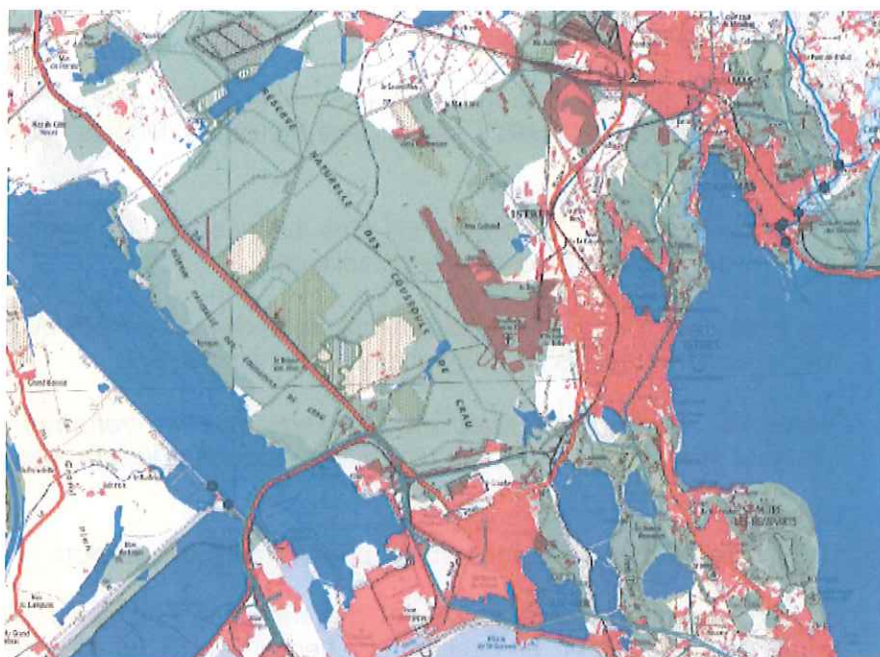
L'augmentation de la quantité de carburéacteur manipulée (+118 %) entraînera une augmentation de la production de déchets (+64 %) de même nature que ceux actuellement produits sur les dépôts en service.²⁰

f) Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et des plans/programmes

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

L'analyse des continuités écologiques 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), est présentée en page 53 de l'étude d'impact. Le maître d'ouvrage indique que l'emprise du DEA se fait sur des milieux anthropisés et que, dans ce cas, « il s'agit de favoriser la mise en place d'actions qui participent au maximum à la remise en état de ces milieux par des mesures de « rattrapage » ». Cependant, il n'est pas fait mention dans le dossier d'étude d'impact de ces actions, ni de leur mise en œuvre.

20 Source : Partie III du DDAE étude d'impact, page 123



Eléments de la Trame Verte et Bleue régionale

Trame verte	<i>Relais écologique, espaces de conciliation ou d'interface</i>	Trame bleue
■ Réservoir de biodiversité	■ Réservoir de biodiversité en zones urbaines	■ Réservoir de biodiversité
■ Corridor	■ Corridor en zones urbaines	

Illustration 3: SRCE de la Région PACA adopté en novembre 2014

• SDAGE Rhône-Méditerranée et SRCAE Région PACA

La comptabilité du DDAE aux deux documents est présentée respectivement en page 210 et en page 211 de l'étude d'impact.

g) Mise en œuvre de la séquence « éviter, réduire et compenser »

Le dossier liste les mesures dites de protection de l'environnement dont le coût d'ensemble est estimé à 3,3 millions d'euros environ, soit 47 % du coût du projet. Les mesures proposées²¹ constituent des éléments de conception du projet. Par exemple, il n'est pas envisageable que les rejets se fassent directement dans le milieu naturel. Ces mesures intrinsèques au projet, dont la pertinence n'est pas remise en cause, ne constituent pas toutes des mesures d'évitement, de réduction ou, à fortiori, de compensation des impacts environnementaux.

L'autorité environnementale demande que soient séparées, d'un côté, les mesures de conception propres à un dépôt d'essence air et, de l'autre côté, celles dont l'objet est l'évitement, la réduction ou la compensation, le cas échéant, des impacts environnementaux du projet.

²¹ Parties X : estimation des dépenses liées à la protection de l'environnement, page 202 à 205 de l'étude d'impact

h) Une esquisse des principales solutions de substitution et raisons du choix du projet

Comme il n'est pas possible de renforcer les deux dépôts existants pour répondre aux nouveaux besoins en stockage de carburant, un nouveau dépôt doit être créé. Le dépôt « MRTT » doit par ailleurs être implanté au plus près de la plateforme « MRTT » pour permettre l'avitaillement par oléoréseau de façon à limiter le trafic de véhicule-citerne. En outre, pour des raisons stratégiques, la base doit disperser ces lieux de stockage de carburant. Au final, les raisons du choix du lieu d'implantation du dépôt essence air sont claires.

4. Appréciation générale de la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet

L'étude d'impact du dépôt essence air de la base aérienne 125 est de bonne qualité. Les enjeux environnementaux sont bien identifiés. Toutefois, deux points appellent plus particulièrement des remarques :

- premièrement, le projet de dépôt essence air s'inscrit dans le programme « MRTT » qui constitue un programme de travaux selon l'article L122-1.II du code de l'environnement applicable au projet. L'évaluation des effets du programme de travaux sur l'environnement reste à être réalisée, en particulier pour apprécier les impacts sur les habitats et les espèces ayant participé à la désignation des sites du réseau Natura 2000 situés à proximité immédiate de la base aérienne.
- deuxièmement, des incertitudes demeurent, au regard de l'absence de données actualisées, quant à la qualité des sols dans les zones qui feront l'objet d'excavations.

Pour la Ministre de l'Environnement, de
l'Énergie et de la Mer
et par délégation,



Laurent TAPADINHAS
Directeur,
Adjoint de la Commissaire Générale
au Développement Durable

