



PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

## **Autorité environnementale** **Préfet de région**

**Projet de transfert de la Base Avions de la Sécurité Civile (BASC)  
de Marseille-Marignane  
présenté par le Ministère de l'Intérieur**

**Avis de l'autorité environnementale  
sur le dossier présentant le projet  
et comprenant l'étude d'impact**

**Au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement (évaluation environnementale)**

**N° : 2015-001729**

**Avis émis le**

**20 NOV. 2015**

**N° 373/15**

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon,

à

Monsieur le Préfet du Gard  
DRCT  
Bureau des Procédures environnementales  
10, avenue de Feuchères  
30045 Nîmes cedex 9

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

**Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL LR - Service Aménagement / Division  
Évaluation Environnementale**

**Contact : Pierre DROSS**

Pierre.DROSS@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 08/10/2015, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier de transfert de la Base Avions de la Sécurité Civile (BASC) de Marseille-Marignane, déposé par le Ministère de l'Intérieur.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

La DREAL Languedoc-Roussillon a accusé réception du dossier en date du 08/10/2015.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 08/12/2015.

Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et de celui de l'agence régionale de santé (ARS).

*Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.*

*La démarche d'évaluation environnementale d'un projet doit permettre d'identifier, de décrire et d'évaluer les effets notables du projet, plan ou programme sur l'environnement et proposer des mesures pour éviter, réduire voire compenser les conséquences dommageables sur l'environnement et en assurer le suivi (L.122-1 du code de l'environnement).*

*L'autorité décisionnaire a l'obligation de fixer dans sa décision les engagements et les mesures à la charge du porteur de projet (L.122-3-1 et 5 du code de l'environnement).*

# Avis détaillé

## 1. Contexte et présentation du projet

Le projet a pour objet de déplacer la Base Avions de la Sécurité Civile (BASC) destinée à la lutte contre les feux de forêts de Marseille Marignane, où ses installations sont vétustes et exiguës et ne disposent pas d'espace d'extension du fait de développement des activités économiques de l'aéroport, vers le site de Nîmes Garons où des installations aéronautiques ont été libérées à la fin 2011 par la base aéronavale. La BASC regroupe une flotte de 26 avions : 23 bombardiers d'eau de divers modèles et 3 avions de liaison. La base, qui va utiliser les infrastructures aéroportuaires existantes, nécessite la création de voies de circulation, de bâtiments et d'équipements techniques spécifiques aux activités des bombardiers d'eau :

- un pélicandrome destiné au remplissage des avions,
- une aire de rinçage et désalinisation des avions,
- une station de traitement des effluents de l'aire de rinçage et du pélicandrome.

## 2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Le projet est principalement susceptible d'avoir des impacts sur :

- le bruit et la qualité de l'air du fait de la circulation aérienne
- la qualité des eaux souterraines, du fait des carburants d'avions et des produits utilisés dans la lutte contre les incendies,
- la biodiversité, même si le projet n'est situé dans aucune zone d'enjeux identifiée, du fait des habitats et espèces naturelles identifiées.

## 3. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact comporte bien l'ensemble des éléments prévus à l'article R.122-5 du code de l'environnement et ces éléments sont bien proportionnés aux enjeux du projet.

Le résumé non technique est clair et suffisant pour assurer une information générale sur le contenu de l'étude d'impact.

L'étude d'impact est basée sur un état initial suffisant et bien adapté aux enjeux ; elle présente clairement les effets du projet ainsi que les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets indésirables du projet.

Le dossier comporte une étude des solutions envisagées et la justification du choix de la solution retenue :

- par rapport aux autres sites envisagés, le site de Nîmes Garons présente l'intérêt de minimiser la création d'infrastructures nouvelles du fait de la réutilisation des installations de la base aéronavale sans augmenter les distances moyennes d'intervention, car le sud-ouest de la France est de plus en plus concerné par les incendies de forêt ;
- par rapport à une première variante locale utilisant le pélicandrome et la station de traitement existants, la variante retenue prévoit de rapprocher le pélicandrome et l'aire de rinçage des voies d'accès à la piste pour réduire les temps d'intervention, de ne pas réhabiliter la station de traitement obsolète mais d'en créer une nouvelle plus proche des installations nouvelles ce qui conduit à réduire l'emprise des installations et leurs impacts sur les milieux naturels.

Le dossier a, en particulier, bien pris en compte les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale.

### Bruit et qualité de l'air :

Globalement, le projet ne produit pas d'augmentation des rejets gazeux puisque les distances moyennes d'intervention ne sont pas augmentées. Plus localement, l'augmentation des manœuvres de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Nîmes Garons va entraîner une augmentation des nuisances sonores mais restera inférieure aux prévisions de trafic prises en compte dans le Plan d'Exposition au Bruit de 1984 qui a conduit à limiter les constructions dans les environs de l'aéroport. L'effet local sur la qualité de l'air restera négligeable par rapport à la situation existante du fait notamment de la circulation autoroutière.

### **Qualité des eaux souterraines :**

Le dossier a bien pris en compte la sensibilité des eaux souterraines : l'aquifère des Costières sur lequel est situé le projet est vulnérable du fait d'une couverture géologique perméable et peu épaisse ; il n'est pas directement exploité pour l'alimentation en eau potable mais présente un risque de migration des pollutions vers la nappe de la Vistrenque qui, elle, est intensément exploitée pour l'irrigation et l'alimentation en eau potable. Il prévoit, en conséquence, un système de collecte et de traitement des eaux soumises aux pollutions chroniques de l'activité ainsi que des dispositifs et procédures de confinement en cas de pollution accidentelle.

### **Biodiversité :**

Le dossier a bien identifié, malgré le faible intérêt global des habitats susceptibles d'être détruits, certains enjeux naturalistes existants : une station d'une plante protégée, très rare en Languedoc-Roussillon, l'orchis couleur de lait, a été repérée et devra être protégée et plusieurs espèces animales utilisent ce territoire et sont susceptibles de subir des dommages du fait des travaux ou de l'exploitation de l'installation. Le dossier prévoit des mesures destinées à réduire les effets négatifs potentiels du projet sur ces espèces qui sont très complètes et bien adaptées. Cependant, il apparaît nécessaire d'en prévoir la mise en œuvre dans la décision autorisant les travaux, notamment sur certains points qui restent à préciser :

- le calendrier d'exécution des travaux présente des périodes optimales, favorables ou défavorables, mais sans préciser la période effective de réalisation des travaux ;
- les mises en défens prévues pour la station d'Orchis ainsi que les zones de replis et corridors écologiques apparaissent temporaires (clôture légère et balisage) et destinées à assurer la protection des espèces pendant la durée du chantier ; il semble nécessaire de s'assurer de la pérennité des dispositions nécessaires pour la protection des espèces susceptibles d'être affectées au cours de l'exploitation des installations ;
- la conception des clôtures reste imprécise : elles doivent empêcher le passage de la grande faune (sanglier notamment) mais présenter des mailles perméables à la petite faune pour maintenir les échanges existants, mais un flou subsiste sur la taille limite des mailles adaptées.

Le projet devant faire l'objet d'une déclaration au titre des articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement (eau et milieux aquatiques), les mesures nécessaires à la protection des eaux pourront faire l'objet de prescriptions dans le cadre de cette procédure. Cependant, les mesures nécessaires à la préservation de la biodiversité devraient faire l'objet de prescriptions dans la décision qui autorisera la réalisation des travaux, d'autant plus qu'elles sont nécessaires pour éviter le risque de destruction d'espèces protégées qui nécessiterait la mise en œuvre d'une procédure spécifique de dérogation à l'interdiction générale de destruction de ces espèces.

## **4. Conclusion**

L'étude d'impact est bien adaptée aux enjeux du projet et prévoit les mesures nécessaires pour assurer une bonne intégration environnementale de l'opération.

Pour le Préfet et par délégation,

  
Le Directeur Régional

**Didier KRUGER**