



PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Colomiers, le 11 mars 2015

Unité Territoriale de la Haute-Garonne et de l'Ariège
Subdivision Environnement industriel ENV6

Affaire suivie par : Aurélie FILLOUX
N/Réf. : 2015/244

Téléphone : 05 61 15 37 51
Télécopie : 05 61 15 39 88
Courriel : aurelie.filloux@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Finaéro à Blagnac – modification des prescriptions
n° S3IC : 0068.03148

RAPPORT DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES

à Monsieur le PRÉFET de la HAUTE-GARONNE

Par courrier du 6 août 2014 reçu le 4 septembre 2014, la société STTS devenue Finaéro à Blagnac demande des modifications de ses prescriptions. Le présent rapport examine ces demandes.

1 PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ

L'arrêté préfectoral du 15 juillet 2003 autorise la société STTS à exploiter à Blagnac les installations suivantes :

| Désignation de l'installation | Nomenclature | | Régime |
|---|---|---|--------|
| | Seuil de classement | Quantité en jeu | |
| Rubrique 2940 Vernis, peinture, apprêt, colle, enduit ... (application, cuisson, séchage de) sur support quelconque (métal, bois, plastique, cuir, papier, textile...) | Lorsque l'application est faite par tout procédé autre que le "trempé" Pulvérisation, enduction...) Si la quantité maximale de produits susceptible d'être mise en œuvre est > 100 kg/jour | Q = 300 kg/j | A |
| Rubrique 2565 Revêtement métallique ou traitement (nettoyage, décapage, conversion, polissage, attaque chimique...) de surfaces (métaux, matières plastiques, semi-conducteurs...) par voie électrolytique ou chimique | Traitement en phase gazeuse ou autres traitements sans mise en œuvre de cadmium | Activité de décapage où le produit est appliqué directement sur l'avion | D |

| Désignation de l'installation | Nomenclature | | Régime |
|--|---|---|--------|
| | Seuil de classement | Quantité en jeu | |
| Rubrique 2564 Nettoyage, dégraissage, décapage de surfaces (métaux, matières plastiques, etc.) par des procédés utilisant des liquides organohalogénés ou des solvants organiques | Le volume des cuves de traitement étant : > 20 L, mais <= 200 L lorsque les produits sont utilisés dans une machine non fermée | Utilisation de 10 gamelles de 10 L chacune pour imbiber des chiffons et nettoyer certaines parties de l'avion. Les gamelles sont remplies par une pompe manuelle reliée à des fûts de 200 L. | D |
| Rubrique 1432 Liquides inflammables (stockage en réservoirs manufacturés de) | Stockage de liquides inflammables visés à la rubrique 1430 : Représentant une capacité équivalente totale > 10 m ³ et <= 100 m ³ | <u>Peintures</u> : 3500 kg (5 m ³) de 1 ^{ère} catégorie <u>Diluants</u> de 1 ^{ère} catégorie : 40 m ³ <u>Décapant</u> de 2 ^{ème} catégorie : 5 m ³ $C_{eq} = 5 + 40 + 5/5 = 46 \text{ m}^3$ | D |

A : Autorisation, D : Déclaration

Le récépissé du 26 septembre 2014 acte le changement d'exploitant au nom de Finaéro.

2 MODIFICATIONS

2.1 Evolution de l'activité d'application de peinture

2.1.1 Augmentation du nombre d'avions peints par an

Dans le dossier de demande d'autorisation de 2002, l'exploitant a indiqué qu'il allait peindre 20 avions par an. En réalité, il peint environ 40 avions par an. Il s'agit d'une modification notable dont le caractère substantiel doit être étudié (article R512-33 du code de l'environnement).

L'activité n'a pas été modifiée (application de peinture), les installations d'application de peinture non plus (1 hangar avion). Au lieu de peindre environ 2 avions par mois dans son hangar, l'exploitant en peint environ 3 par mois. Cependant il s'agit parfois d'avions plus petits (ATR au lieu des A320 initialement prévus) qui nécessitent moins de peinture et de solvants. De plus, actuellement, environ la moitié des avions peints seulement sont décapés, alors que le dossier de demande d'autorisation prévoyait que tous les avions seraient décapés avant peinture.

Concernant les rubriques de la nomenclature, la modification n'est pas substantielle. En effet, l'activité d'application de peinture (rubrique 2940) s'exprime en quantité par jour maximale de produits susceptible d'être mise en œuvre. La quantité autorisée est de 300 kg/j, elle n'a pas été modifiée. Elle correspond à un jour où l'on applique plusieurs couches de peintures sur un avion A320. Elle n'est pas représentative de la quantité moyenne sur l'année, car de nombreux jours sont consacrés à des phases qui n'émettent pas de COV : mise en place de l'avion et des échafaudages autour, masquage des parties à ne pas peindre, ponçage, lavage à l'eau, démasquage, etc.

Concernant les impacts : l'évaluation des risques sanitaires du dossier de 2002 conclut à un indice de risque de 0,08. Cet indice étant inférieur à 1, le risque est considéré comme acceptable. Il a été calculé en prenant des hypothèses très majorantes, d'une émission de COV de 66 mg/m³ de

composés organiques volatils contenant 14 % de benzène émis pendant 100 jours par an, correspondant à 2 jours de décapage et 3 jours de peinture pour 20 avions par an. En prenant les mêmes hypothèses avec 40 avions par an, l'indice de risque serait le double et resterait acceptable.

Concernant l'arrêté ministériel du 15 décembre 2009 fixant certains seuils et critères mentionnés aux articles R512-33 et R512-54 du code de l'environnement (modifications substantielles) : compte tenu des volumes concernés, la modification serait considérée comme substantielle s'il s'agissait d'une modification de la capacité nominale donnant lieu à une augmentation des émissions de composés organiques volatils de plus de 10 %. La directive n° 1999/13/CE du 11/03/99 relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils dues à l'utilisation de solvants organiques dans certaines activités et installations définit la « capacité nominale » : « la masse maximale, exprimée en moyenne journalière, de solvants organiques utilisés dans une installation lorsque celle-ci fonctionne dans des conditions normales et à son rendement prévu ». La modification de la capacité nominale doit être étudiée par rapport à la capacité journalière maximale. Pour STTS, celle-ci n'a pas été modifiée, puisque les installations n'ont pas été modifiées. Au final, même si les émissions annuelles ont augmenté, les seuils de l'arrêté ministériel du 15 décembre 2009 ne sont pas atteints et la modification n'est pas substantielle à ce titre.

L'inspection des installations considère que l'augmentation du nombre d'avions peints par an n'est pas une modification substantielle. Cependant il est nécessaire de mettre à jour l'arrêté préfectoral.

2.1.2 Nouvelles activités

L'exploitant a construit 3 nouveaux bâtiments sur le site.

L'un est un bâtiment de bureaux, sans installation classée.

Le deuxième est une école de formation de peintres aéronautiques appelée STAT. Elle comporte une cabine de peinture et une salle de préparation de peinture. Il est prévu 2,5 sessions de formation par an, théoriques et pratiques. Pour la pratique, les apprentis peintres utiliseront les produits périmés du hangar de peinture avion existant. Il est prévu de consommer environ 5 kg/j de peinture les jours de formation pratique. Cette activité serait non classée à elle seule.

Le troisième bâtiment construit récemment est un atelier d'assemblage de salles de bain pour des jets privés, appelé AIT. Il ne comporte pas d'installation classée. En revanche, pour cette activité, la cabine de peinture et la cabine de ponçage existantes accolées au hangar de peinture avion seront utilisées. Il est prévu que la cabine de peinture existante utilise environ 20 kg/j pour cette activité. Cette cabine est déjà utilisée et autorisée par l'arrêté préfectoral du 15 juillet 2003, mais celui-ci prévoit qu'elle ne soit pas utilisée en même temps que le hangar de peinture avion. L'exploitant indique qu'elle pourra désormais être utilisée en même temps que le hangar de peinture avion. Les cheminées sont indépendantes, contrairement à ce que prévoyait le dossier de demande d'autorisation de 2002. Cette cabine de peinture à elle seule serait soumise à déclaration.

Au total, l'exploitant indique que la quantité maximale de peinture susceptible d'être appliquée est de 300 kg/j pour le hangar de peinture existant (ce qui correspond à l'arrêté préfectoral actuel), + 20 kg/j pour la cabine de peinture existante (en plus, puisqu'elle pourra désormais être utilisée en même temps de le hangar de peinture existant) + 5 kg/j pour la nouvelle cabine de peinture de formation, soit un total de 325 kg/j. Cela représente une augmentation d'environ 8 %.

L'arrêté ministériel du 15 décembre 2009 fixe certains seuils et critères mentionnés aux articles R512-33 et R512-54 du code de l'environnement (modifications substantielles). Compte tenu des

volumes concernés, la modification serait considérée comme substantielle s'il s'agissait d'une modification de la capacité nominale donnant lieu à une augmentation des émissions de composés organiques volatils de plus de 10 %. La modification de la capacité nominale doit être étudiée par rapport à la capacité journalière maximale. Les seuils de l'arrêté ministériel du 15 décembre 2009 ne sont pas atteints et la modification n'est pas substantielle à ce titre. Le projet de prescriptions ci-joint n'interdit plus que l'application de peinture ait lieu en même temps dans la cabine de peinture et le hangar.

Les dispositions constructives applicables au bâtiment principal (hall peinture avion et cabines AIT) ne sont pas applicables aux 3 nouveaux bâtiments qui n'abritent pas d'installation classées et sont éloignés de plus de 10 m du hall peinture.

2.2 Tableau de classement

La rubrique de la nomenclature 2565-3 concerne le traitement de surfaces, sans cadmium, sans cyanure et sans bain (déclaration). L'exploitant a indiqué lors de la dernière inspection que 17 avions avaient été décapés en 2013, sur 43 avions peints. Cette rubrique n'est pas reprise dans la plupart des autres hangars de peinture d'avions du département. Elle est considérée comme incluse dans l'activité de peinture. L'ancienne peinture est décapée, pas la surface métallique de l'avion. L'inspection propose de supprimer cette rubrique.

La rubrique 2564-3 concerne le nettoyage au solvant dans des cuves de traitement. Lors de la dernière inspection, l'exploitant a indiqué qu'il nettoyait les avions avec des produits solvantés à l'aide de chiffons. Les pistolets de peintures sont nettoyés en faisant circuler du solvant de nettoyage dans les tuyauteries, mais sans cuve. La rubrique 2564-3 ne concerne que le nettoyage au solvant dans des cuves de traitement, ce qui n'est pas le cas sur le site Finaéro de Blagnac. L'inspection propose de supprimer cette rubrique.

L'arrêté préfectoral du 15 juillet 2003 mentionne les quantités suivantes pour le stockage de liquides inflammables (rubrique 1432) : déclaration, 46 m³ équivalent dont 40 m³ équivalent de diluants stockés (4 m³ avec un point éclair < 0 ° C et un coefficient 10). Lors de la dernière inspection, l'exploitant a indiqué que l'inventaire de février 2014 recensait 4,2 m³ de liquides inflammables. Les solvants ont en fait un point éclair > 0 ° C et ne doivent pas avoir un coefficient x 10. Dans le courrier du 6 août 2014, l'exploitant indique que l'activité 1432 est maintenant non classée, car les quantités déclarées lors de la demande d'autorisation d'exploiter ont été revues et recalculées. La capacité de stockage est en réalité inférieure à 10 m³ équivalent. L'inspection propose de supprimer cette rubrique.

Le tableau de classement mis à jour est le suivant :

| N° de la rubrique | Installations et activités concernées | Éléments caractéristiques et Volume autorisé | Régime |
|-------------------|--|---|--------|
| 2940.2.a | Vernis, peinture, apprêt, colle, enduit etc. (application, cuisson, séchage de) sur support quelconque (métal, bois, plastique, cuir, papier, textile....) 2. Lorsque l'application est faite par tout procédé autre que le " trempé " (Pulvérisation, enduction...), si la quantité maximale de produits susceptible d'être mise en œuvre est : a) > 100 kg/j | Hangar de peinture : 300 kg/j Cabine de peinture AIT : 20 kg/j Cabine de formation : 5 kg/j Total : 325 kg/j | A |

2.3 Nouvelles cheminées

L'arrêté préfectoral d'autorisation du 15 juillet 2003 indique qu'il y a une cheminée de rejet unique pour le hangar de peinture, la cabine de peinture et la cabine de ponçage. Dans la réalité, la cabine de peinture est équipée de 2 cheminées spécifiques, et la cabine de ponçage d'une autre cheminée spécifique, en plus de la grande cheminée du hangar de peinture. La future cabine de formation des peintres sera également équipée de 2 cheminées. Ces cheminées sont ajoutées dans le projet d'arrêté préfectoral mis à jour. Ces cheminées supplémentaires contribuent peu aux émissions globales du site (moins de 10 %) et seraient soumises à déclaration ou non classées si elles n'étaient pas sur le site du hangar de peinture. En conséquence, le projet de prescriptions ci-joint ne propose pas une vitesse minimum de rejet de 8 m/s comme le prévoit l'arrêté ministériel du 2 février 1998 relatif aux émissions des installations classées soumises à autorisation. Il reprend la prescription de l'arrêté ministériel applicable aux installations d'application de peinture soumises à déclaration : « La vitesse d'éjection des gaz garantit l'absence de nuisances pour les riverains. ».

Les effluents atmosphériques sont filtrés avant rejet à ces cheminées pour arrêter les particules de poussières. Les composés organiques volatils, gazeux, ne sont pas traités. Ils sont gérés par un schéma de maîtrise des émissions.

2.4 Mise en place d'un schéma de maîtrise des émissions

L'exploitant demande la mise en place d'un schéma de maîtrise des émissions de composés organiques volatils, avec une valeur limite exprimée en grammes de COV émis par heure travaillée. L'exploitant indique que le nombre d'heures travaillées est un bon indicateur de son niveau d'activité liée aux COV. Il indique que le nombre d'avions peints n'est pas un bon indicateur, car certains avions sont décapés avant la peinture et d'autres pas, et la phase de décapage émet des COV. De plus, certains avions sont peints partiellement, et les ATR ont une surface moindre que les A320.

La valeur limite du schéma de maîtrise des émissions doit garantir que le flux total d'émissions de COV de l'installation ne dépasse pas le flux qui serait atteint par une application stricte des valeurs limites d'émissions canalisées (valeurs limites en concentration) et diffuses définies dans l'arrêté ministériel du 2 février 1998.

Détermination d'une valeur limite en grammes de COV émis/heure travaillée :

pour le hangar de peinture d'avions :

Le flux qui serait atteint par une application stricte des valeurs limites d'émissions canalisées et diffuses définies dans l'arrêté ministériel du 2 février 1998 serait pour 2015 de :

- émissions diffuses du nettoyage (article 30.36) : le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 15 % de la quantité de solvants utilisée. Pour 2015 : $15 \% \times 24,5 \text{ t} = 3,7 \text{ t}$
- émissions canalisées du nettoyage (article 30.36) : la valeur limite en concentration est de 75 mg/Nm^3 . Le débit de l'arrêté préfectoral est de $100000 \text{ Nm}^3/\text{h}$. Le nombre d'heures de décapage + dégraissage en 2015 sera a priori de 620 h. Flux résultant = 4,65 t.
- émissions diffuses de la peinture (article 30.22) : la consommation de solvants pour la peinture en 2015 sera a priori de 9,3 t. Le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 20 % de la quantité de solvants utilisée, soit 1,9 t.
- émissions canalisées de la peinture (article 30.22) : les valeurs limites en concentration sont de 50 mg/m^3 pour le séchage et de 75 mg/m^3 pour l'application. Le débit de l'arrêté préfectoral est de $100000 \text{ Nm}^3/\text{h}$ pour le hangar. La durée d'application de peinture est de 10 h/avion pour le hangar. La durée de séchage est de 20 h/avion. Environ 50 avions seront peints en 2015 a priori. Le flux autorisé serait de : $(75 \text{ mg/Nm}^3 \times 100000 \text{ Nm}^3/\text{h} \times 10 \text{ h/avion} + 50 \text{ mg/Nm}^3 \times 100000 \text{ Nm}^3/\text{h} \times 20 \text{ h/avion}) \times 50 \text{ avions/an} = 8,75 \text{ t}$.
- Total canalisé + diffus pour nettoyage + peinture = 19 t

Il est prévu une durée de travail de 54710 h pour 2015, ce qui correspondrait à une valeur limite de 350 g/h travaillée.

pour la cabine de peinture :

Le flux qui serait atteint par une application stricte des valeurs limites d'émissions canalisées et diffuses définies dans l'arrêté ministériel du 2 février 1998 serait pour 2015 de :

- émissions diffuses du nettoyage (article 30.36) : Pour 2015 : $15 \% \times 1,6 \text{ t} = 0,2 \text{ t}$
- émissions canalisées du nettoyage (article 30.36) : Le débit est de $84000 \text{ Nm}^3/\text{h}$. Le nombre d'heures de nettoyage en 2015 sera a priori de 200 h. Flux résultant = 1,3 t.
- émissions diffuses de la peinture (article 30.22) : la consommation de solvants pour la peinture en 2015 sera a priori de 0,7 t. Le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 20 % de la quantité de solvants utilisée, soit 0,15 t.
- émissions canalisées de la peinture (article 30.22) : les valeurs limites en concentration sont de 50 mg/m^3 pour le séchage et de 75 mg/m^3 pour l'application. Le débit est de $84000 \text{ Nm}^3/\text{h}$ pour la cabine. La durée d'application de peinture est de 1200 heures/an. La durée de séchage est négligeable. Le flux autorisé serait de : $(75 \text{ mg/Nm}^3 \times 84000 \text{ Nm}^3/\text{h} \times 1200 \text{ h/an}) = 7,6 \text{ t}$.
- Total canalisé + diffus pour nettoyage + peinture = 9,2 t

Il est prévu une durée de travail de 28050 h pour 2015, ce qui correspondrait à une valeur limite de 330 g/h travaillée.

pour la cabine de formation :

Le flux qui serait atteint par une application stricte des valeurs limites d'émissions canalisées et diffuses définies dans l'arrêté ministériel du 2 février 1998 serait pour 2015 de :

- émissions diffuses du nettoyage (article 30.36) : Pour 2015 : $15 \% \times 1,6 \text{ t} = 0,2 \text{ t}$
- émissions canalisées du nettoyage (article 30.36) : Le débit sera de $72000 \text{ Nm}^3/\text{h}$. Le nombre d'heures de nettoyage en 2015 sera a priori de 125 h. Flux résultant = 0,7 t.
- émissions diffuses de la peinture (article 30.22) : la consommation de solvants pour la peinture en 2015 sera de 0,25 t. Le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 20 % de la quantité de solvants utilisée, soit 0,05 t.

- émissions canalisées de la peinture (article 30.22) : les valeurs limites en concentration sont de 50 mg/m³ pour le séchage et de 75 mg/m³ pour l'application. Le débit est de 72000 Nm³/h pour la cabine de formation. La durée d'application de peinture sera a priori de 300 heures/an. La durée de séchage est négligeable. Le flux autorisé serait de : (75 mg/Nm³ x 72000 Nm³/h x 300 h/an = 1,6 t.
- Total canalisé + diffus pour nettoyage + peinture = 2,6 t

Il est prévu une durée de travail de 27720 h pour 2015, ce qui correspondrait à une valeur limite de 100 g/h travaillée.

Les émissions de l'activité de formation sont plus faibles que les émissions liées à la production (hangar et cabine), à la fois en flux annuel et en flux spécifique (rapporté au nombre d'heures de fonctionnement). L'inspection propose de fixer une valeur limite en flux spécifique commune aux activités de production, mais sans compter les émissions et les heures de fonctionnement de l'activité de formation, ce qui sera plus représentatif des activités les plus émettrices de COV.

Sur la base des calculs précédents, le flux qui serait atteint par une application stricte des valeurs limites d'émissions canalisées et diffuses définies dans l'arrêté ministériel du 2 février 1998, pour les activités du hangar et de la cabine de peinture serait pour 2015 de 28,2 t/an, pour 82760 heures travaillées, soit 340 g de COV émis / heure travaillée.

Plan de gestion des solvants 2013 :

En 2013, l'exploitant a consommé 45,5 t de COV. 19,6 t ont été émises dans l'air (43 %) et 25,9 t ont été éliminées dans les déchets (57 %).

En 2015, l'exploitant prévoit de consommer 36,1 t de COV pour les activités d'application de peinture du hangar et de la cabine (hors activité de formation). Il prévoit d'émettre 13,6 t de COV dans l'air.

| | 2008 | 2010 | 2012 | 2013 | prévisionnel 2015 |
|--|-------|-------|-------|-------|----------------------|
| Nombre d'heures travaillées (hors formation) | 45670 | 51462 | 59368 | 54710 | 82760 |
| Émissions de COV dans l'air en t/an | 20,6 | 14,9 | 13,3 | 19,6 | 13,6 |
| g de COV / h travaillée | 451 | 290 | 224 | 358 | 164 |

L'inspection propose de retenir une valeur limite de 300 g de COV émis par heure travaillée pour les activités de production (hangar et cabine de peinture, hors cabine de formation).

La mesure annuelle des émissions de COV est remplacée par un bilan matière annuel des émissions de COV, qui est une méthode plus fiable, compte tenu de la variabilité des émissions au cours d'une phase d'application de peinture, de séchage ou de nettoyage, et de la durée limitée des mesures aux cheminées.

De même, la mesure ponctuelle des émissions de composés organiques volatils à phrases de risque est remplacée par l'obligation de faire un bilan annuel de l'utilisation de telles substances.

Le projet de prescriptions reprend également les valeurs limites de l'arrêté ministériel du 2 février 1998 pour les émissions diffuses de COV.

2.5 Sécurité

2.5.1 Plan d'opération interne

L'arrêté préfectoral du 15 juillet 2003 impose la réalisation et la mise à jour périodique d'un plan d'opération interne. Il s'agit d'un plan d'organisation des secours en cas d'incendie. L'exploitant demande que cet article soit remplacé par le plan d'intervention réalisé par l'AFUL (association des industriels de la zone Aéroconstallation). En effet, il existe un plan d'intervention commun aux industriels de la zone Aéroconstellation, qui est tenu à jour par l'AFUL. Puisque les plans d'opérations internes ne sont obligatoires que pour les établissements Seveso seuil haut, ce qui n'est pas le cas de Finaéro, l'inspection propose d'accepter la demande de l'exploitant.

2.5.2 Etat des stocks

L'exploitant demande que l'arrêté préfectoral n'impose pas de tenir à jour l'état des stocks de façon journalière, mais seulement de connaître les stocks minimum et maximum susceptibles d'être présents. Cela correspond à l'exigence standard du modèle de prescriptions. Puisque l'installation n'est pas classée pour le stockage de produits dangereux, l'inspection propose d'accepter cette demande.

2.5.3 Détecteurs

L'arrêté actuel cite les détecteurs de gaz toxique comme exemples parmi les détecteurs nécessaires dans les zones de sécurité, en fonction des risques. L'exploitant demande la suppression de cette mention, puisqu'il n'utilise pas de produit possédant une toxicité aiguë nécessitant la mise en place de détecteur. L'inspection propose d'accepter cette demande, considérant que les détecteurs d'incendie et d'atmosphère explosive sont suffisant pour cette activité.

L'arrêté actuel impose des détecteurs d'incendie et des installations d'extinction automatique dans le hall peinture, les conduits d'aspiration (souterrains avant filtres) et les conduits d'extraction (filtres). L'exploitant indique que dans les conduits d'extraction, l'extinction automatique fait office de détection car elle se déclenche automatiquement en cas d'incendie. L'exploitant indique que les conduits d'aspiration sont équipés de détection mais pas d'extinction, car le risque vient surtout des conduits d'extraction. L'inspection considère que cet argument est recevable, le projet de prescription est modifié en conséquence. Il n'existe pas de prescription nationale pour ce type d'activité.

2.5.4 Ventilation et atmosphères explosives

L'exploitant demande la suppression de la prescription demandant une concentration en solvant le plus sensible inférieure à 10 % de la limite inférieure d'explosivité en tout point et en permanence. Il indique qu'il n'est techniquement pas possible de respecter cette prescription 100 % du temps, notamment pendant la phase d'application de peinture. Il indique que le zonage Atex et les dispositions prises dans le Document Relatif à la Protection contre les Explosions pallient à ce danger inévitable qui peut être présent en salle peinture lors de l'utilisation de produit inflammable

notamment par pulvérisation.

En effet, l'arrêté prévoit la définition des zones à atmosphère explosive et l'utilisation de matériel adapté dans ces zones; justement parce qu'il existe de telles zones. L'inspection propose d'accepter la demande de l'exploitant. Les dispositions relatives aux atmosphères explosives sont destinées à éviter les explosions dans les zones à atmosphère explosive.

L'exploitant demande également la suppression de l'interdiction de recycler l'air dans le hall peinture. Il indique que ce recyclage existe dans son autre hall de peinture (site de Cornebarrieu), mais seulement en phase non polluante, et qu'il permet d'économiser de l'énergie. L'inspection propose de maintenir cette interdiction, sauf en phases non polluantes.

2.6 Autres modifications

Le projet d'arrêté ci-joint a été mis à jour sur la forme, notamment les références réglementaires et le plan ont été actualisées. L'arrêté et les prescriptions techniques ont été rassemblés en un seul document, mais en gardant autant que possible l'ancienne numérotation.

3 CONCLUSION ET PROPOSITION

L'inspection des installations classées propose à M. le Préfet de mettre à jour les prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation du site de Finaéro à Blagnac, selon le projet ci-joint. L'exploitant a été consulté par courriel du 25 septembre 2014. Il a répondu par courriel du 24 décembre 2014 sans émettre d'observation particulière.

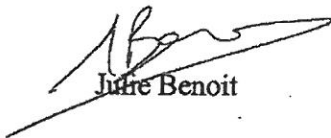
L'inspection des installations classées propose de consulter le CODERST sur ce projet de modification des prescriptions.

L'inspectrice de l'environnement



Aurélie FILLoux

Vérfié, et validé le 14/01/2015
L'inspectrice de l'environnement



Jérôme Benoit

