



Liberté - Égalité - Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Direction régionale de l'environnement  
de l'aménagement et du logement  
Unité inter-départementale de la Haute-Garonne  
et de l'Ariège  
Subdivision Environnement Industriel ENV6

Colomiers, le 11 mars 2016

Affaire suivie par : Aurélie FILLOUX  
N/Réf. : 2016/221  
n° S3IC 068.7332  
Téléphone : 05 61 15 37 51  
Télécopie : 05 61 15 39 88  
Courriel : aurelie.filloux  
@developpement-durable.gouv.fr

### RAPPORT DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES

à Monsieur le PRÉFET de la HAUTE-GARONNE

**OBJET :** Installations classées – Demande en date du 9 juin 2015, complétée le 10 juillet 2015, de la société STTS Group  
Installations de peinture sur avions sur le territoire de la commune de Cornebarrieu.

**REF :** Votre transmission en date du 20 juillet 2015  
Compléments en date du 10 juillet 2015  
Dossier de retour d'enquête publique du 9 février 2016

**P.J. :** Projet d'arrêté préfectoral complémentaire

Par transmission citée en référence, Monsieur le préfet a adressé à Monsieur le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, un dossier de demande d'autorisation présenté par la société STTS Group en vue de régulariser les installations qu'elle exploite à Cornebarrieu, ZAC Aéroconstellation.

Ce dossier doit permettre à l'inspection des installations classées de disposer d'éléments caractérisant les effets potentiels de l'installation sur l'environnement (étude d'impact) et les risques potentiels (étude de dangers), afin de pouvoir apprécier la situation et de prescrire ensuite des mesures propres à sauvegarder les intérêts mentionnés à l'article L.511-1 du code de l'environnement.

Il a également pour objet d'informer les différentes parties prenantes, par le biais de l'enquête publique (tiers, associations, commissaire enquêteur) ou par le biais d'une consultation pour avis (conseils municipaux, services de l'État) afin qu'elles appréhendent les caractéristiques du projet, l'importance de l'impact du projet sur l'environnement et le voisinage et les mesures de prévention prévues par le demandeur.

Le présent rapport est destiné à présenter la demande d'autorisation, à faire la synthèse des avis exprimés tant au cours de la procédure consultative que de l'enquête publique et à proposer aux membres du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques les prescriptions techniques qu'il convient d'imposer à la société STTS Group pour son site de Cornebarrieu.

## 1. CARACTERISATION DE LA DEMANDE AU VU DU DOSSIER

### Installations classées et régime

NB : A la demande d'Airbus et afin d'éviter les doublons, les noms des hangars ont été modifiés : le hangar L07 s'appelle désormais LS07 et les projets de hangars L08 et L09 sont désormais les projets LS08 et LS09.

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L.512-1 du code de l'environnement au titre des modifications des installations existantes visées par l'article R.512-33 du code de l'environnement :

N° de la nomenclature	Installations et activités concernées	Éléments caractéristiques	Régime autorisé	Régime du projet	Portée de la demande
2930.1.a	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie : 1. Réparation et entretien de véhicules et engins à moteur : a) surface de l'atelier > 5 000 m <sup>2</sup>	Existant LS07 : 6000 m <sup>2</sup>	A	NC (pas de réparation, peinture couverte par la rubrique 2940)	-
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	Existant : LS07 : 500 kg/j (sous la rubrique 2930.2 équivalente)  Projet : LS07 : 754 kg/j LS08 : 754 kg/j LS09 : 754 kg/j  Total : 2262 kg/j	A (500 kg/j)	A (2262 kg/j)	Demande d'autorisation (extension)

3670	Traitement de surface de matières, d'objets ou de produits à l'aide de solvants organiques, notamment pour les opérations d'apprêt, d'impression, de couchage, de dégraissage, d'imperméabilisation, de collage, de peinture, de nettoyage ou d'imprégnation, avec une capacité de consommation de solvant organique > 150 kg/h ou > 200 t/an	Existant : LS07 : 113 t/an  Projet : LS08 : 94 t/an LS09 : 94 t/an  Total : 300 t/an	NC	A	Demande d'autorisation
2564.2	Nettoyage, dégraissage, décapage de surfaces (métaux, matières plastiques, etc.) par des procédés utilisant des liquides organohalogénés ou des solvants organiques(1). Le volume des cuves de traitement étant : 2. 200 L à 1500 L	Décapants en fûts de 210 L Capacité totale = 1260 L/j	D	NC (pas de cuve)	-
2910.A.2	Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770 et 2771. A. Lorsque l'installation consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, [...], si la puissance thermique nominale de l'installation est : 2. de 2 MW à 20 MW	Existant : LS07 : 5 MW  Projet : LS08 : 3,4 MW LS09 : 3,4 MW  Total : 11,8 MW	DC (5 MW)	DC (11,8 MW)	Déclaration (extension)
2920-2-b	Réfrigération ou compression (installations de) fonctionnant à des pressions effectives supérieures à 10 <sup>5</sup> Pa, 2. dans tous les autres cas, la puissance absorbée étant : b) supérieure à 50 kW mais inférieure ou égale à 500 kW	185 kW	D	NC (nomenclature modifiée)	-

**Régime** : A (autorisation), DC (déclaration avec contrôle périodique), D (déclaration), NC (non classé)

La portée de la demande concerne les installations repérées « demande d'autorisation ».

Au maximum il peut être appliqué 754 L de peinture et vernis en une journée, ce qui n'est pas représentatif de la consommation moyenne. En effet, il y a de nombreuses journées de préparation des avions sans émissions car sans application de peinture ou vernis (phases de mise en place de l'avion et des docks, masquage/démasquage, etc.).

La puissance des installations de combustion prévue est finalement de 3,4 MW par nouveau hangar, contre 2,4 MW prévu initialement, ce qui ne modifie pas le régime.

## ***Description de l'établissement et historique administratif***

### **Activités**

Le hangar de peinture existant LS07 est actuellement utilisé pour la peinture et la maintenance d'avions Long Range (A330, A350, A380). Il est situé dans la ZAC Aéroconstellation, à proximité de la chaîne d'assemblage final des A380 (site Lagardère d'Airbus Opérations SAS). Le projet prévoit la création à proximité de 2 nouveaux hangars de peinture, LS08 et LS09 (L = Lagardère), pour des avions neufs A330 et A350. Ils seront plus petits que le hangar LS07, car ils ne sont pas conçus pour pouvoir accueillir l'A380. Le futur hangar de peinture LS09 remplacera le hangar de peinture existant C50 situé sur le site de Clément Ader de la société Airbus Opérations SAS. Le hangar de peinture LS08 est destiné à assurer l'augmentation de cadence de production des avions Long Range d'Airbus. La mise en service du hangar LS08 est planifiée a priori pour février 2017 et celle du hangar LS09 a priori pour juin 2017. Le rythme de production sera de 28 avions par an et par hangar. Les hangars LS08 et LS09 fonctionneront en 2 x 8 heures, 7 jours sur 7. Ils emploieront environ 70 personnes.

Le site actuel (LS07) a une superficie de 25000 m<sup>2</sup>, dont 14000 m<sup>2</sup> imperméabilisée. L'extension LS08 et LS09 aura une surface totale de 47000 m<sup>2</sup>, dont 31000 m<sup>2</sup> imperméabilisée. Les nouveaux hangars LS08 et LS09 auront une longueur de 95 m, une largeur de 78 m et une hauteur de 33 m.

Les étapes du procédé de peinture d'avion sont :

- positionnement de l'avion (tracté) dans le hangar puis positionnement des docks (échafaudages) autour de lui pour pouvoir accéder à toutes les parties à peindre,
- masquage des zones qui ne doivent pas être peintes avec du ruban adhésif, du film plastique et du papier kraft,
- dégraissage au chiffon imprégné de solvant,
- ponçage mécanique et rinçage à l'eau,
- nettoyage au chiffon imprégné de solvant,
- préparation peinture : agitation et mélange d'une base de peinture, d'un durcisseur (agent de polymérisation) et de diluant,
- mise en peinture (plusieurs couches) par pulvérisation au pistolet électrostatique,
- séchage,
- démasquage.

Les pistolets de peinture sont nettoyés au solvant après utilisation.

Pour les avions à décaper au préalable (exceptionnellement), il faut ajouter les étapes suivantes avant la peinture :

- projection d'un décapant chimique,
- séchage puis grattage et lavage.

### **Historique**

Le hangar de peinture existant sur ce site, LS07, est autorisé par arrêté préfectoral du 10 juin 2009 et exploité depuis 2010. L'autorisation a été accordée à l'entreprise STTS. Le récépissé de déclaration de changement d'exploitant du 3 août 2015 prend acte que le nouvel exploitant est STTS Group.

Le groupe Finaéro et ses filiales STTS et STTS Group exploitent de nombreuses salles de peinture pour les avions ou les pièces d'avion dans le monde. Dans l'agglomération toulousaine, STTS exploite les autres hangars suivants :

- le hangar de peinture d'avions M79 situé sur le site d'Airbus Opérations SAS de St Martin à Toulouse, en sous-traitance, depuis 1989,
- le hangar de peinture d'avions C50 situé sur le site d'Airbus Opérations SAS de Clément Ader à Colomiers, en sous-traitance, depuis 2001. Le projet de construction du hangar de peinture d'avions LS09, objet de la demande, a pour but de remplacer le hangar C50,
- le hangar de peinture d'avions LS02, de l'autre côté de la ZAC Aéroconstellation à Blagnac, depuis 2004. Un nouveau hangar de peinture LS03 est en projet sur ce site (plus petit : pour des avions A320).

#### **Description de l'environnement du projet**

Le site de STTS Group se trouve au sein de la ZAC Aéroconstellation à Blagnac. Il est bordé au Nord, à l'Est et à l'Ouest par des zones en friche qui constituent la zone d'extension prévue de la ZAC, et à l'Est par le site d'assemblage des A380 (Lagardère) d'Airbus Opérations SAS. Les habitations les plus proches se trouvent à environ 120 m au Nord-Ouest. Les pistes de l'aéroport de Toulouse-Blagnac se trouvent à environ 700 m.

Cette zone est destinée aux industries aéronautiques, le projet est donc compatible avec la vocation de la zone en termes d'urbanisme.

#### **Compatibilité avec les plans (PPR, ...) et schémas**

Le projet est compatible avec le SDAGE Adour-Garonne (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) et le PPA de l'agglomération Toulousaine (plan de protection de l'atmosphère).

## **2. PRESENTATION ET ANALYSE DE L'IMPACT DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT**

### ***Sites et paysages***

Les hangars LS08 et LS09 seront implantés dans le prolongement du hangar LS07 existant, au sein de la zone industrielle aéronautique Aéroconstellation. Cette zone comporte des bâtiments très imposants, pour l'assemblage et la maintenance des avions A380. A l'Ouest, au Nord et au Sud du site se trouvent des zones en friche (extension prévue de la ZAC), puis des habitats dispersés et des champs, puis l'aéroport au Sud. Les façades et les matériaux prévus pour les futurs hangars leur permettront de bien s'intégrer dans la zone industrielle.

### ***Biodiversité***

Il n'y a pas de ZNIEFF, de zone Natura 2000 ni d'aire protégée à proximité du site. La zone remarquable la plus proche est une ZNIEFF située à 1,6 km du site.

Les études sur la faune et la flore qui ont été réalisées sur la zone en friche dans laquelle les hangars de peinture sont prévus a montré la présence d'une espèce de flore protégée, la rose de

France, le long de haies. Des espèces animales protégées ont également été recensées comme présentes ou susceptibles d'être présentes dans ces haies, notamment le bruant proyer (oiseau qui habite dans ces haies), la couleuvre verte et jaune, le lézard des murailles et le lézard vert. Une dérogation « espèces protégées » a été demandée. Elle a été accordée par l'arrêté préfectoral n°31-2015-07 du 4 novembre 2015 relatif à une autorisation de destruction, capture, déplacement d'individus et de destruction, perturbation intentionnelle d'individus et de destruction, altération, dégradation d'aire de repos ou de sites de reproduction d'espèces protégées dans le cadre d'aménagement de hangars à peinture. Cet arrêté impose des mesures d'évitement d'impacts, de réduction d'impact, de compensation d'impact et d'accompagnement et de suivi, notamment : adaptation de la période des travaux (période favorable pour la transplantation des roses de France, et en dehors de la période de nidification des oiseaux), mise en défens des habitats des stations de roses de France, déplacement d'une partie des pieds de roses de France et reconstitution d'habitats par déplacement des haies de la zone de travaux, accompagnement des travaux par un écologue, suivi de l'efficacité des mesures, état des lieux des roses de France sur la totalité de la commune de Cornebarrieu (mesure de compensation).

### *Eau*

L'eau consommée provient du réseau public d'eau potable. Elle est utilisée pour les besoins sanitaires, pour le lavage des avions et des hangars de peinture et pour l'humidification de l'air. La consommation sera d'environ 1060 m<sup>3</sup>/an pour l'ensemble du site.

Les eaux usées sanitaires sont raccordées au réseau public d'assainissement (2 points de raccordement pour le site).

Les eaux usées industrielles (eaux de lavage) sont stockées sur le site puis évacuées comme des déchets.

Les eaux pluviales sont raccordées au réseau d'eaux pluviales de la ZAC, après passage dans un ouvrage de rétention enterré de 2440 m<sup>3</sup> pour les 2 nouveaux hangars (6000 m<sup>3</sup> prévus initialement). Le réseau d'eaux pluviales de la ZAC est également équipé de 2 séparateurs d'hydrocarbures. Il fait l'objet d'un suivi trimestriel de la qualité des eaux, en amont et en aval de la ZAC. Les valeurs limites de rejet sont respectées. L'exutoire des eaux pluviales est le ruisseau des Garossos, affluent de la Garonne. Pour les eaux de parking des 2 nouveaux hangars, Toulouse Métropole a demandé par courriel du 25 août 2015 de ne pas installer le séparateur d'hydrocarbure initialement prévu. Toulouse Métropole indique que ce n'est pas indispensable, et que le fil de l'eau est trop profond : en cas de montée en charge du réseau, le séparateur serait noyé, libérant d'un coup tous les hydrocarbures. L'inspection propose d'accepter cette demande. Pour cette même raison, le séparateur d'hydrocarbures existant pour les eaux de parking du hangar LS07 sera supprimé.

### *Air*

Les principaux rejets atmosphériques des futurs hangars de peinture LS08 et LS09 seront les poussières dues au ponçage et à l'application de peinture, et les composés organiques volatils (COV) dus à l'application de peinture et au nettoyage au solvant. Dans une moindre mesure, des brûleurs à gaz (11,8 MW au total – activité soumise à déclaration), utilisés pour réchauffer l'air des bâtiments, émettront notamment du dioxyde de carbone et des oxydes d'azote.

Les poussières seront filtrées grâce à des filtres secs permettant de respecter les valeurs limites de rejet. Des contrôles des émissions seront réalisés périodiquement.

Les émissions de composés organiques volatils prévues sont de 47 t/an pour le hangar LS07 déjà autorisé, et de 37 t/an pour chacun des 2 futurs hangars LS08 et LS09 (1,3 t par avion A350 nettoyé et peint). Les émissions de poussières prévues sont de 4 t/an pour l'ensemble du site. Les

émissions d'oxydes d'azote prévues sont de 5 t/an pour l'ensemble du site.

Les émissions de composés organiques volatils seront suivies par un plan de gestion des solvants et un schéma de maîtrise des émissions.

### ***Bruit***

Le site est concerné par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Les principales sources de bruit des futurs hangars LS08 et LS09 seront les centrales de traitement de l'air et les centrales de ventilation. Des pièges à son seront installés pour limiter les émissions sonores. Le niveau de bruit de la ZAC Aéroconstellation est mesuré tous les 3 ans, il est conforme à la réglementation. Les points de mesure P1 et P9 à l'Est seront déplacés après la construction des hangars LS08 et LS09 pour tenir compte de l'activité de ces nouveaux hangars.

### ***Déchets***

Les futurs hangars de peinture LS08 et LS09 produiront le même type de déchets que le hangar existant, à savoir principalement : des eaux de lavage souillées, des solvants usagés, des boues de peinture, des déchets de masquage (films plastiques, papier kraft), des chiffons souillés, des filtres usagés, des bidons vides souillés, des déchets de bureau. Ces déchets seront éliminés dans les filières autorisées. Les quantités de déchets générés par le site après extension sont estimées à 1200 t/an, dont 1100 t de déchets dangereux.

### ***Santé***

Le pétitionnaire a réalisé une évaluation des risques sanitaires, portant sur les principaux polluants atmosphériques suivants : poussières, oxydes d'azote, et les composés organiques volatils les plus pénalisants. Cette évaluation conclut à un risque acceptable.

## **3. PRESENTATION ET ANALYSE DES DANGERS/RISQUES DU PROJET POUR L'ENVIRONNEMENT**

### ***Identification des risques***

#### **Risques liés aux produits utilisés**

Les avions à peindre peuvent contenir du kérosène, qui est inflammable et dangereux pour l'environnement. Les peintures et les solvants utilisés sont des produits inflammables et susceptibles de polluer le milieu naturel. Ils sont utilisés par bidons de 20 à 200 L et stockés en faible quantité (activité non classée). Du gaz naturel sera utilisé au niveau des brûleurs à gaz. Des matières combustibles seront stockées pour le masquage : papier, films plastiques notamment.

#### **Risques liés au process**

Les activités de ponçage et de peinture créent très localement une zone à atmosphère explosive.

La manipulation et la préparation des peintures, des solvants et des produits décapants engendrent des risques de déversement sur les zones imperméabilisées du site.

### ***Analyse du risque incendie***

D'après l'accidentologie, il s'agit du risque principal de ce secteur d'activité. L'étude des dangers identifie 2 scénarios d'incendie principaux pour les hangars LS07, LS08 et LS09 : incendie d'une flaque de kérosène suite à une fuite de kérosène d'un avion, et incendie d'une flaque de solvant dans le local de stockage des solvants. Ces scénarios d'incendie ont des zones d'effet modélisées qui ne sortent pas du site. Dans les hangars, des pentes et des réseaux de collecte enterrés menant à un stockage déporté sont aménagées, de façon à ce qu'en cas de fuite de kérosène d'un avion, la flaque ne puisse s'étaler sur toute la surface du hangar. Cela limite les flux thermiques émis en cas d'inflammation.

Les activités de préparation de peinture, de stockage de peinture, de préparation solvant, de stockage de solvant et de stockage des consommables sont effectuées dans des locaux distincts, équipés de murs coupe-feu, afin de diviser les risques, et équipés de détection incendie. Les hangars sont sprinklés et équipés de détecteurs d'incendie.

Le débit d'eau incendie nécessaire est estimé à 150 m<sup>3</sup>/h. 9 poteaux incendie répartis autour du site, tous les 100 m environ, permettront d'assurer la fourniture de 240 m<sup>3</sup>/h au minimum d'eau d'extinction pendant 2 heures.

### ***Analyse du risque explosion / projection***

L'étude des dangers indique que compte tenu des caractéristiques des matériels, une explosion aurait des effets très localisés, qui ne sortiraient pas des limites du site.

### ***Analyse du risque toxique***

Compte tenu des produits utilisés, aucun risque toxique n'est envisagé à l'extérieur du site.

### ***Analyse du risque pollution accidentelle***

En cas de déversement accidentel, les produits seraient récupérés sur les sols des zones imperméabilisées (produits absorbants), dans les galeries en sous-sol des hangars de peinture ou dans les cuves de stockage des effluents.

En cas d'incendie, puisque les hangars sont sprinklés, de grandes quantités d'eau d'extinction seraient utilisées. Elles seraient contenues sur le site ainsi que dans les waterways à proximité (fossés de la ZAC), qui sont équipés de vannes d'obturation du réseau d'eaux pluviales. Les hangars LS08 et LS09 disposeront également d'un bassin d'orage de 6000 m<sup>3</sup>.

### ***Plans de secours***

Le site de STTS bénéficie du plan d'intervention interne et des moyens de lutte contre l'incendie de l'AFUL (association des industriels de la ZAC Aéroconstellation), qui sont dimensionnés pour l'ensemble de la ZAC.

### **Garanties financières**

Les futurs hangars de peinture d'avion LS08 et LS09 sont soumis à la constitution de garanties financières avant leur mise en service. Le hangar de peinture d'avion existant LS07 sera soumis à la constitution de garanties financières à partir de 2017. Cependant, le pétitionnaire a calculé le montant des garanties financières pour les 3 hangars. Le montant total calculé (45000 €) est inférieur au seuil de 75000 €. Conformément à l'article R516-1 du code de l'environnement, l'obligation de constitution de garanties financières ne s'applique pas. Il est à noter que le site LS07 est déjà clôturé, l'extension LS08 et LS09 sera clôturée avant la mise en service. Le site fait déjà l'objet d'une surveillance piézométrique par l'AFUL (association des industriels de la zone Aéroconstellation). 2 nouveaux piézomètres seront ajoutés dans le cadre du projet. Le gardiennage est réalisé par l'AFUL également, qui le maintiendrait en place pour l'ensemble de la zone Aéroconstellation, même en cas de cessation d'activité d'un des industriels de la zone.

## 4. CONSULTATION ADMINISTRATIVE ET ENQUÊTE PUBLIQUE

### Consultation administrative

#### • Avis du Conseil municipal de Cornebarrieu

Lors de sa séance du 8 décembre 2015, le Conseil municipal a émis un avis favorable sans réserve.

#### • Avis de la commune de Toulouse

Par courrier du 10 novembre 2015, la mairie de Toulouse indique qu'elle n'a pas d'avis particulier à émettre, et que le conseil municipal ne délibérera pas sur ce projet, car une infime partie de son territoire se trouve à l'intérieur du périmètre d'affichage de 3 km, en bordure, qui plus est au niveau de l'aéroport de Toulouse Blagnac, et que les nuisances, impacts et risques pour Toulouse induits par l'activité sollicitée sont inexistant compte tenu de l'éloignement des activités.

#### • Avis de la commune de Blagnac

Par courrier du 17 novembre 2015, la mairie de Blagnac indique qu'elle ne proposera pas de délibération du conseil municipal sur ce dossier, car l'absence d'impact significatif de cette installation classée sur le territoire blagnacais ne justifie pas un avis de l'assemblée délibérante de la commune.

#### • Avis de la commune de Colomiers

Par courrier du 16 décembre 2015, le conseil municipal de Colomiers émet un avis favorable au projet.

#### • Avis du SDIS – Service Départemental d'Incendie et de Secours

Par courrier reçu le 5 octobre 2015, le SDIS a émis un avis favorable, assorti de prescriptions relatives à la sécurité. Ces dispositions relatives à la sécurité sont imposées dans le projet d'arrêté préfectoral ci-joint.

#### • Avis de la direction départementale des territoires (DDT) - Service environnement, eau et forêt

Par courrier en date du 28 juillet 2015, le Service environnement, eau et forêt de la DDT a émis un avis. Il rappelle que l'exploitant devra obtenir une « dérogation espèce protégée » avant le début des travaux et l'accord du gestionnaire des réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées de la zone. Il indique que l'examen du dossier n'appelle pas d'observation particulière. Il est à noter, comme indiqué précédemment, que l'exploitant a bien obtenu depuis une « dérogation espèces protégées » avant le début des travaux (arrêté préfectoral du 4 novembre 2015).

#### • Avis de l'agence régionale de la santé (ARS)

L'Agence Régionale de Santé a émis un avis favorable par courrier du 4 septembre 2015, avec les remarques suivantes :

- l'étude d'impact présentée a pris en compte, entre autres, comme polluants, les COV totaux, les poussières et les NOx. En ce qui concerne les poussières, seules les PM10 ont été retenues. Le décret 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air et information du public, a fixé une valeur limite de 25 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle civile pour les PM2,5 au 1<sup>er</sup> janvier 2015 ; de plus, l'obligation en matière de concentration relative à l'exposition (IEM 2015) a été établie à 20 µg/m<sup>3</sup> ;

l'impact sanitaire de ces poussières sur la population aurait dû être étudié.

- la caractérisation des risques sanitaires pour les effets sans seuil s'est appuyée sur l'hypothèse d'une exposition de la population de 30 ans. Cette hypothèse n'a pas été étayée et est contraire aux pratiques scientifiques puisque les valeurs toxicologiques de référence, pour ce type d'effet, sont conventionnellement établies pour une exposition vie entière, soit 70 ans.
- l'étude d'impact a présenté les risques sanitaires engendrés par les rejets du projet. Ceux-ci sont très faibles, mais le document ne présente pas, au bout du compte, les risques sanitaires encourus par la population. Les valeurs réglementaires ou valeurs toxicologiques de référence choisies pour évaluer l'impact sanitaire sont les valeurs limites d'exposition de la population quelle qu'en soit la source. La circulation automobile, le trafic aérien, d'autres rejets industriels dans la zone participent à cette exposition, le projet venant s'y ajouter. Le risque sanitaire pour la population en lien avec les polluants étudiés est donc différent de celui présenté dans le dossier.
- il faudra veiller au respect de l'article R1321-57 du code de la santé publique ayant pour objet notamment l'absence de phénomène de retour d'eau dans le réseau public d'alimentation d'eau potable.

#### • Avis de la direction régionale des affaires culturelles Midi-Pyrénées

L'arrêté préfectoral du 30 juin 2015 prescrit la réalisation d'un diagnostic archéologique, à réaliser sous la maîtrise d'ouvrage du service archéologique de la communauté urbaine de Toulouse Métropole, suivi d'un rapport de diagnostic.

Par courrier en date du 13 septembre 2015, la direction régionale des affaires culturelles de Midi-Pyrénées a émis l'avis suivant :

« [...] il ressort des différentes visites sur le terrain et des échanges avec le responsable de l'opération que rien ne motive une nouvelle prescription, ni de fouille complémentaire, ni de conservation in situ d'éléments du patrimoine archéologique, ni de modification de la consistance du projet. Par conséquent, rien ne s'oppose, pour ce qui est du domaine de l'archéologie préventive, à la réalisation des travaux projetés, sans préjudice des dispositions relatives aux découvertes fortuites prévues par le code du patrimoine, livre V. »

Par courrier du 15 décembre 2015, la direction régionale des affaires culturelles de Midi-Pyrénées confirme cet avis, après réception du rapport de diagnostic archéologique définitif.

#### • Avis de l'autorité environnementale

Par courrier en date du 30 septembre 2015, l'autorité environnementale a émis son avis. Celui-ci conclut : « Globalement, ce dossier peut être considéré comme suffisamment développé pour permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier la qualité de la demande d'extension au regard de l'environnement du site d'implantation de l'établissement. Cependant, l'Autorité environnementale signale quelques oublis, en particulier le risque sanitaire lié aux particules PM 2,5 aurait dû être abordé. »

#### Enquête publique

Une enquête publique a été organisée du 9 novembre 2015 au 11 décembre 2015, sur les territoires des communes de Aussonne, Beauzelle, Blagnac, Colomiers, Cornebarrieu, Seilh et Toulouse.

Le commissaire enquêteur n'a pas reçu de personne ni de courrier pendant ses permanences. Aucune observation ou requête n'a été inscrite sur le registre d'enquête publique.

Les conclusions du commissaire enquêteur sont les suivantes : avis favorable, sous réserve de

la prise en compte des recommandations énumérées aux points 1 à 17 constituant les motivations de son avis.

Ces 17 points de motivation sont des rappels, des considérants, des remarques, des souhaits, des recommandations, des avis et des déclarations. Les réserves en lien avec les installations classées concernent :

- le traitement du bruit reste insuffisant et sans corrélation avec le projet ; recommandation que des contrôles acoustiques soient effectués durant la première année de mise en service de l'installation afin de s'assurer du niveau de conformité aux normes,
- le traitement des particules PM2,5 est absent et doit faire l'objet de contrôles continus avant tout rejet dans l'environnement afin de permettre de démontrer qu'il y aura bien réduction dans le temps en fonction de l'évolution de la technique de traitement,
- souhait que les rejets des eaux pluviales ou d'incendie soient quantifiés afin de contrôler l'adéquation avec le milieu récepteur (waterways) dont aucune information sur ces ouvrages n'a été fournie,
- recommandation que des contrôles soient aussi effectués au niveau de la qualité des rejets et des odeurs afin de s'assurer qu'ils sont bien dans l'acceptable et des normes applicables à ce type d'installation,
- amélioration au niveau de la ZAC de certaines règles et traitements.

#### **Réponses apportées par l'exploitant aux consultations**

Par courrier du 18 janvier 2016, l'exploitant a répondu à l'ensemble des questions posées par le commissaire enquêteur le 21 décembre 2015.

#### **Avis du CHSCT de la société STTS Group**

Lors de sa séance du 4 mars 2016, le CHSCT de la société STTS Group s'est prononcé sur le dossier en rendant un avis favorable.

### **5. AVIS DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES**

L'exploitant a répondu aux différentes observations soulevées lors de la procédure d'enquête publique et de consultation des services et conseils municipaux.

Les principales mesures de maîtrise des impacts et des risques associés aux installations présentées dans le dossier et mises en évidence lors de cette procédure ont été intégrées au projet d'arrêté préfectoral joint en annexe de ce rapport.

Le projet d'arrêté intègre par ailleurs les dispositions de l'arrêté ministériel du 2 février 1998 relatif aux rejets des installations classées soumises à autorisation. Il impose :

- des valeurs limites en flux pour les rejets atmosphériques,
- une valeur limite pour le chrome dans les effluents atmosphériques,
- un schéma de maîtrise des émissions de composés organiques volatils (voir ci-dessous calcul des valeurs limites),
- une surveillance des eaux souterraines et des sols,
- des mesures du bruit triennales,
- une surveillance en continu des composés organiques volatils émis à l'atmosphère,

- une mesure annuelle des émissions de poussières, y compris les PM2,5 pour la première campagne de mesure,
- l'obligation d'un dispositif garantissant l'absence de phénomène de retour d'eau dans le réseau public d'alimentation d'eau potable,
- les meilleures techniques disponibles (voir chapitre IED ci-dessous).

**Poussières PM2,5** : Les particules PM2,5 (diamètre inférieur à 2,5 microns) ne sont pas prises en compte dans le dossier. En effet, il n'y a pas de valeur limite à l'émission des cheminées pour ce paramètre dans la réglementation des installations classées. En revanche, les particules PM10 (diamètre inférieur à 10 microns) sont prises en compte dans le dossier de demande et dans le projet de prescriptions. Des valeurs limites très basses seront imposées et des filtres secs performants seront mis en place. Les filtres prévus doivent permettre d'atteindre un niveau de rejet de 1 à 2 mg/Nm<sup>3</sup>, alors que la valeur limite standard est de 40 mg/Nm<sup>3</sup> (arrêté ministériel du 2 février 1998). Ces filtres permettent de traiter une partie des PM2,5. L'enjeu principal de ce site reste le rejet de composés organiques volatils. Malgré l'absence de valeur limite, l'inspection propose d'imposer à l'exploitant de mesurer les PM2,5 lors de la première campagne de mesure aux cheminées des nouveaux hangars, afin de connaître le niveau d'émission.

**Évaluation du risque sanitaire** : Une analyse des effets sur la santé est nécessaire dans le dossier de demande d'autorisation. La circulaire du 9 août 2013 précise qu'elle doit être quantitative lorsque l'installation est soumise à la directive IED sur les émissions industrielles, et que les indicateurs de risque issus de l'évaluation du risque sanitaire ne doivent prendre en compte que les émissions attribuables à l'installation classée (bruit de fond exclu). C'est ce qui a été fait dans le dossier du pétitionnaire.

**Bruit** : Le site se trouve dans un environnement bruyant, proche de l'aéroport. L'AFUL, association des industriels de la ZAC, mesure le niveau de bruit de la ZAC tous les 3 ans. Celui-ci est conforme. Il n'y a pas de plainte. Les autres hangars de peinture de l'agglomération ne font pas l'objet de plaintes de bruit, car il s'agit d'une activité peu bruyante, d'autant plus que des pièges à son seront mis en place sur les centrales de traitement de l'air. L'inspection considère que ce point est suffisamment traité dans le dossier et le projet de prescriptions. L'obligation de mesure triennale est maintenue, les points de mesure devront être déplacés au niveau des nouvelles limites de propriété. L'inspection pourra imposer des mesures de bruit supplémentaires en cas de plainte.

**Eaux pluviales et eaux incendie** : Les rejets d'eaux pluviales et d'eaux d'extinction d'incendie sont quantifiées dans le dossier. Le projet d'arrêté préfectoral impose un bassin de régulation de 2440 m<sup>3</sup>.

#### Calcul des valeurs limites du schéma de maîtrise des émissions :

Le projet de prescriptions prévoit la mise en place d'un schéma de maîtrise des émissions de composés organiques volatils, avec une valeur limite exprimée en kg de COV émis par avion peint, pour les A330 peints sans décapage préalable, les A350 peints sans décapage préalable et les A380 décapés et peints.

Les valeurs limites du schéma de maîtrise des émissions doivent 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 des valeurs limites en kg de COV émis/avion peint :

pour les A330 (peints sans décapage dans le hangar LS08) :

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, par avion, 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. Hypothèses : 150 kg de dégraissant de taux de COV 0,9 + 750 kg de solvant de rinçage de taux de COV 1  
 $0,15 \times (150 \times 0,9 + 750) = 133 \text{ kg}$
- émissions canalisées du nettoyage (article 30.36) : la valeur limite en concentration est de 75 mg/Nm<sup>3</sup>. Hypothèses : débit d'extraction de 211000 Nm<sup>3</sup>/h pour LS08, 24 heures de dégraissage  
Flux résultant =  $75 \times 24 \times 211000 = 380 \text{ kg}$
- émissions diffuses de la peinture (article 30.22) : le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 20 % de la quantité de solvants utilisée. Hypothèses : 1050 kg de peinture de taux de COV 0,7  
 $0,2 \times 1050 \times 0,7 = 147 \text{ kg}$
- émissions canalisées de la peinture (article 30.22) : les valeurs limites en concentration sont de 50 mg/m<sup>3</sup> pour le séchage et de 75 mg/m<sup>3</sup> pour l'application. Hypothèses : débit d'extraction de 228800 Nm<sup>3</sup>/h pour LS08 (le débit d'extraction est réglé différemment selon les phases du procédé), 18 heures de peinture, 35 heures de séchage  
Flux résultant =  $75 \times 18 \times 228800 + 50 \times 35 \times 228800 = 709 \text{ kg}$
- Total canalisé + diffus pour nettoyage + peinture = 1369 kg

Valeur limite calculée : 1369 kg/A330 peint (sans décapage)

L'exploitant propose de retenir une valeur limite de 550 kg/A330 peint (sans décapage).

L'inspection propose d'accepter cette proposition.

pour les A350 (peints sans décapage dans les hangars LS07, LS08 et LS09) :

- émissions diffuses du nettoyage (article 30.36) : le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 15 % de la quantité de solvants utilisée. Hypothèses : 420 kg de dégraissant de taux de COV 0,9 + 1400 kg de solvant de rinçage de taux de COV 1  
 $0,15 \times (420 \times 0,9 + 1400) = 267 \text{ kg}$
- émissions canalisées du nettoyage (article 30.36) : la valeur limite en concentration est de 75 mg/Nm<sup>3</sup>. Hypothèses : débit d'extraction de 100000 Nm<sup>3</sup>/h pour LS07 et de 211000 Nm<sup>3</sup>/h pour LS08 et LS09, 24 heures de dégraissage, 25 avions/an pour LS07, 42 avions/an au total pour LS08 et LS09  
Flux résultant =  $75 \times 24 \times (100000 \times 25/67 + 211000 \times 42/67) = 305 \text{ kg}$
- émissions diffuses de la peinture (article 30.22) : le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 20 % de la quantité de solvants utilisée. Hypothèses : 1625 kg de peinture de taux de COV 0,7  
 $0,2 \times 1625 \times 0,7 = 227 \text{ kg}$
- émissions canalisées de la peinture (article 30.22) : les valeurs limites en concentration sont de 50 mg/m<sup>3</sup> pour le séchage et de 75 mg/m<sup>3</sup> pour l'application. Hypothèses : débit d'extraction de 264000 Nm<sup>3</sup>/h pour LS07 pour la peinture et 48000 m<sup>3</sup>/h pour le séchage, et de 228800 Nm<sup>3</sup>/h les hangars LS08 et LS09, 18 heures de peinture, 35 heures de séchage, 25 avions/an pour LS07, 42 avions/an au total pour LS08 et LS09  
Flux résultant =  $75 \times 18 \times (264000 \times 25/67 + 228800 \times 42/67) + 50 \times 35 \times (48000 \times 25/67 +$

$$228800 \times 42/67 = 609 \text{ kg}$$

- Total canalisé + diffus pour nettoyage + peinture = 1408 kg

Valeur limite calculée : 1408 kg/A350 peint (sans décapage)

L'exploitant propose de retenir une valeur limite de 900 kg/A350 peint (sans décapage).  
L'inspection propose d'accepter cette proposition.

#### pour les A380 (décapés et peints dans le hangar LS07) :

- émissions diffuses du nettoyage (article 30.36) : le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 15 % de la quantité de solvants utilisée. Hypothèses : 630 kg de dégraissant de taux de COV 0,9 + 2100 kg de solvant de rinçage de taux de COV 1  
 $0,15 \times (630 \times 0,9 + 2100) = 400 \text{ kg}$
- émissions canalisées du nettoyage (article 30.36) : la valeur limite en concentration est de 75 mg/Nm<sup>3</sup>. Hypothèses : débit d'extraction de 100000 Nm<sup>3</sup>/h pour LS07, 24 heures de dégraissage  
Flux résultant =  $75 \times 24 \times 100000 = 180 \text{ kg}$
- émissions diffuses de la peinture (article 30.22) : le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 20 % de la quantité de solvants utilisée. Hypothèses : 2500 kg de peinture de taux de COV 0,7  
 $0,2 \times 2500 \times 0,7 = 350 \text{ kg}$
- émissions canalisées de la peinture (article 30.22) : les valeurs limites en concentration sont de 50 mg/m<sup>3</sup> pour le séchage et de 75 mg/m<sup>3</sup> pour l'application. Hypothèses : débit d'extraction de 264000 Nm<sup>3</sup>/h pour LS07 pour la peinture, 48000 m<sup>3</sup>/h pour le séchage, 18 heures de peinture, 35 heures de séchage  
Flux résultant =  $75 \times 18 \times 264000 + 50 \times 35 \times 48000 = 440 \text{ kg}$
- émissions diffuses du décapage (article 30.36) : le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 15 % de la quantité de solvants utilisée. Hypothèses : 2500 kg de décapant de taux de COV 0,6  
 $0,15 \times 2500 \times 0,6 = 225 \text{ kg}$
- émissions canalisées du décapage (article 30.36) : la valeur limite en concentration est de 75 mg/Nm<sup>3</sup>. Hypothèses : débit d'extraction de 264000 Nm<sup>3</sup>/h pour LS07, 48 heures de décapage  
Flux résultant =  $75 \times 48 \times 264000 = 950 \text{ kg}$
- Total = 2545 kg

Valeur limite calculée : 2545 kg/A380 peint avec décapage

L'inspection propose de retenir une valeur limite de 2533 kg/A380 peint avec décapage.

#### Directive sur les émissions industrielles (IED)

Après extension, le site deviendra « IED », c'est-à-dire soumis à la directive sur les émissions industrielles. L'extension devra être exploitée selon les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Le document de référence pour les meilleures technologies disponibles est le document BREF (Best Référence) STS (Traitement de surface utilisant des solvants) d'août 2007. Les meilleures technologies disponibles de ce secteur sont imposées aux 2 nouveaux hangars dans le projet de prescriptions ci-joint, ainsi qu'au hangar existant. En particulier, la valeur limite de 1 mg/Nm<sup>3</sup> en sortie de cheminée pour les poussières en phase d'application de peinture est prescrite. Le document BREF ne précise pas les modalités d'application (durée de

référence pour le respect de la valeur limite, pourcentage du temps pendant lequel cette valeur limite peut être dépassée).

Le guide de mise en œuvre de la directive sur les émissions industrielles de janvier 2015 indique que si les substances de la liste [de l'arrêté du 2 mai 2013 relatif aux définitions, liste et critères de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution)] ne sont pas susceptibles d'être émises en quantités significatives, il n'est pas obligatoire de réglementer. Seules les substances émises en quantités significatives sont donc réglementées dans ce projet.

Le résumé du BREF STS impose notamment un taux de réutilisation des solvants de nettoyage des pistolets d'application de peinture de 80 %. Dans le dossier de demande, l'exploitant indique qu'il pourra les réutiliser à hauteur de 60 %. Le résumé du BREF STS indique aussi : « Compte tenu des normes de sécurité, la construction et la maintenance des avions font l'objet de règles spécifiques ; la protection anti corrosion doit être assurée pendant 25 ans, ce qui peut limiter l'application de certaines MTD – meilleures technologies disponibles ». Par courrier du 29 juillet 2015, STTS Group demande à M. le préfet une dérogation sur ce point (dérogation à l'article R515-62.I du code de l'environnement). L'exploitant indique que chaque hangar de peinture sera équipé d'un recycleur, fonctionnant par distillation, afin de recycler le solvant utilisé pour le nettoyage des équipements (pompes et pistolets). En 2013, ce système de recyclage a été mis en place sur la salle de peinture C50 (site Airbus Clément Ader). L'analyse des résultats sur 60 avions a permis de démontrer qu'entre 50 et 70 % du solvant usé est réutilisé dans le process. L'exploitant indique qu'à ce jour, des pistes d'amélioration ont été identifiées afin d'augmenter la part de solvant réutilisé (sensibilisation des équipes, suivi des résultats, maintenance préventive des équipements pour éviter toute défaillance, etc.), mais qu'il n'est pas possible d'atteindre un taux de 80 %.

Il est à noter que la réutilisation des solvants est plus difficile dans le secteur de l'aéronautique, dont les contraintes de qualité sont très importantes. De plus, le document BREF de 2007 a été rédigé avant la directive IED, il est devenu une référence réglementaire a posteriori, mais n'a pas été rédigé à cette fin. Il comporte des prescriptions difficiles à mettre en œuvre.

L'inspection des installations classées propose d'accepter cette demande de dérogation, et d'imposer un taux de réutilisation de 60 % au lieu de 80 %.

Le résumé du BREF STS indique : « Remplacer les solvants aromatiques par des solvants de moindre réactivité peut réduire les émissions de COV réactifs de 20 à 40 % ». Il s'agit d'une meilleure technique disponible, mais pas d'une valeur limite d'émission. Les conditions d'applicabilité sont définies dans le BREF. Le paragraphe 20.10.2 indique que pour certains secteurs d'activité, tels que la peinture automobile et certains types d'impression, qui utilisent des mélanges complexes pouvant contenir jusqu'à 30 solvants différents, le remplacement tout en continuant de respecter les exigences de qualité nécessiterait un investissement majeur de l'industrie et ne pourrait pas être réalisé par un fabricant automobile ou une installation isolée. Néanmoins, cela pourrait être mis en œuvre à long terme comme une considération concernant les formules des peintures actuelles (par exemple via REACH) et cela constitue un champ pertinent pour la recherche future. L'inspection propose de ne pas reprendre cette prescription pour ce sous-traitant aéronautique.

Les valeurs limites du BREF pour les rejets dans l'eau ne sont pas applicables puisqu'il n'y a pas de rejet d'eaux industrielles.

## 6. CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS

Compte tenu de ce qui précède, l'inspection des installations classées propose à Monsieur le préfet de donner une suite favorable au dossier de demande d'autorisation d'exploiter transmis par la société STTS Group à Cornebarrieu, et de soumettre pour avis le projet d'arrêté préfectoral joint en annexe de ce rapport aux membres du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST).


L'inspection des installations classées propose aux membres du CODERST d'émettre un avis favorable à ce projet.

L'inspecteur de l'environnement



Aurélie FILLOUX

Vérfié, et validé le 11/03/2016  
Pour le directeur et par subdélégation,  
L'inspecteur de l'environnement



Julie BENOIT