



**PRÉFET
DU HAUT-RHIN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Grand Est**

Unité départementale du Haut-Rhin
DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT
2 PLACE DU GENERAL DE GAULLE
CS 71354
68070 Mulhouse

Mulhouse, le 22/04/2026

Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 21/04/2026

Contexte et constats

Publié sur **GÉORISQUES**

JET AVIATION AG BASEL

Flughafenstrasse
P.O. Box 214
4030 Basel-Euroairport

Références : 0006702232_Jet_aviation_VIIC_2026_04_21_post_incident_émulseur
Code AIOT : 0006702232

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 21/04/2026 dans l'établissement JET AVIATION AG BASEL implanté Flughafenstrasse Aéroport Bâle Mulhouse 68220 Héisingue. L'inspection a été annoncée le 21/04/2026. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

Par courriel du lundi 20 avril 2026 à 19h, l'Inspection a été avertie par les services de la Préfecture de la survenue d'un incident sur le site historique de Jet Aviation le 20 avril 2026 vers 16h30. Le message indiquait notamment que, suite à une défaillance du système de protection incendie, de la mousse anti-incendie avait recouvert les abords directs du bâtiment ainsi qu'une partie de l'entrepôt.

Le mardi 21 avril 2026 au matin, l'exploitant a contacté par téléphone l'Inspection pour lui signaler l'incident. L'Inspection s'est déplacée le matin du 21 avril (de 11h à 13h) sur site pour constater la

situation et définir les mesures d'urgence à proposer au Préfet.

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- JET AVIATION AG BASEL
- Flughafenstrasse Aéroport Bâle Mulhouse 68220 Héisingue
- Code AIOT : 0006702232
- Régime : Enregistrement
- Statut Seveso : Non Seveso
- IED : Non

La société JET AVIATION est spécialisée dans l'aviation privée et d'affaire, elle exerce une activité de maintenance et de réaménagement intérieur et extérieur de différents types d'avions.

Référentiel réglementaire :

Arrêté préfectoral du 10 février 2026 portant prescriptions complémentaires à la société JET AVIATION pour ses activités de maintenance et d'aménagement d'aéronefs sur la plate-forme aéroportuaire de Bâle-Mulhouse au titre 1er du Livre V du Code de l'environnement

2) Constats

2-1) Introduction

Le respect de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement relève de la responsabilité de l'exploitant. Le contrôle des prescriptions réalisé ne se veut pas exhaustif, mais centré sur les principaux enjeux recensés et à ce titre, ne constitue pas un examen de conformité de l'administration à l'ensemble des dispositions qui sont applicables à l'exploitant. Les constats relevés par l'inspection des installations classées portent sur les installations dans leur état au moment du contrôle.

A chaque point de contrôle est associée une fiche de constat qui comprend notamment les informations suivantes :

- le nom donné au point de contrôle ;
- la référence réglementaire de la prescription contrôlée ;
- si le point de contrôle est la suite d'un contrôle antérieur, les suites retenues lors de la précédente visite ;
- la prescription contrôlée ;
- à l'issue du contrôle :
 - ◆ le constat établi par l'inspection des installations classées ;
 - ◆ les observations éventuelles ;
 - ◆ le type de suites proposées (voir ci-dessous) ;
 - ◆ le cas échéant la proposition de suites de l'inspection des installations classées à Monsieur le Préfet ; il peut par exemple s'agir d'une lettre de suite préfectorale, d'une mise en demeure, d'une sanction, d'une levée de suspension, ...

Il existe trois types de suites :

- « Faits sans suite administrative » ;
- « Faits avec suites administratives » : les non-conformités relevées conduisent à proposer à Monsieur le Préfet, des suites graduées et proportionnées avec :
 - ◆ soit la demande de justificatifs et/ou d'actions correctives à l'exploitant (afin de se

- conformer à la prescription) ;
- ◆ soit conformément aux articles L. 171-7 et L. 171-8 du code de l'environnement des suites (mise en demeure) ou des sanctions administratives ;
- « Faits conduisant à une prescription inadaptée ou obsolète » : dans ce cas, une analyse approfondie sera menée a posteriori du contrôle puis éventuellement une modification de la rédaction de la prescription par voie d'arrêté préfectoral pourra être proposée.

2-2) Bilan synthétique des fiches de constats

Les fiches de constats disponibles en partie 2-4 fournissent les informations de façon exhaustive pour chaque point de contrôle. Leur synthèse est la suivante :

Les fiches de constats suivantes font l'objet d'une proposition de suites administratives :

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Proposition de suites de l'Inspection des installations classées à l'issue de la <u>présente</u> inspection ⁽¹⁾	Proposition de délais
1	Rapport d'accident ou d'incident	Code de l'environnement du 21/04/2026, article R. 512-69	Demande de justificatif à l'exploitant, Demande d'action corrective, Mesures d'urgence	15 jours
2	Gestion des déchets	Arrêté Préfectoral du 10/02/2026, article 8	Mesures d'urgence	2 mois
3	Moyens de lutte contre l'incendie	Arrêté Préfectoral du 10/02/2026, article 17.3	Mesures d'urgence	-

(1) s'applique à compter de la date de la notification de l'acte ou de la date de la lettre de suite préfectorale

2-3) Ce qu'il faut retenir des fiches de constats

Une importante fuite d'émulseurs contenant des PFAS est survenue le 20 avril 2026. Les mousses anti-incendie se sont dispersées dans le hangar 3, ainsi que sur les voiries situées au nord de l'installation. Elles ont en partie été confinées, mais une dispersion dans l'environnement ne peut pas être écartée à ce stade.

Par ailleurs, il a été constaté que les moyens d'extinction du hangar 3 n'étaient plus fonctionnels et que l'exploitant n'a pas mis en œuvre de mesures conservatoires.

Des mesures d'urgence sont proposées en conséquence au titre de l'article L. 512-20 du Code de l'environnement.

2-4) Fiches de constats

N° 1 : Rapport d'accident ou d'incident

Référence réglementaire : Code de l'environnement du 21/04/2026, article R. 512-69
Thème(s) : Risques accidentels, Déclaration d'incident/accident
Prescription contrôlée :

L'exploitant d'une installation soumise à autorisation, à enregistrement ou à déclaration est tenu de déclarer, dans les meilleurs délais, à l'inspection des installations classées les accidents ou incidents survenus du fait du fonctionnement de cette installation qui sont de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 511-1.

Un rapport d'accident ou, sur demande de l'inspection des installations classées, un rapport d'incident est transmis par l'exploitant au préfet et à l'inspection des installations classées. Il précise, notamment, les circonstances et les causes de l'accident ou de l'incident, les substances dangereuses en cause, s'il y a lieu, les effets sur les personnes et l'environnement, les mesures d'urgence prises, les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou un incident similaire et pour en pallier les effets à moyen ou à long terme. Si une enquête plus approfondie révèle des éléments nouveaux modifiant ou complétant ces informations ou les conclusions qui en ont été tirées, l'exploitant est tenu de mettre à jour les informations fournies et de transmettre ces mises à jour au préfet ainsi qu'à l'inspection des installations classées.

La déclaration mentionnée au premier alinéa et le rapport mentionné au deuxième alinéa sont adressés sous forme dématérialisée d'une téléprocédure. Les informations relatives aux installations mentionnés à l'article R. 517-1, ainsi que les informations susceptibles de porter atteinte aux intérêts mentionnés au I de l'article L. 124-4 et au II de l'article L. 124-5, demeurent transmises sous une forme non dématérialisée permettant d'en assurer la confidentialité.

Constats :

Lors de la visite d'inspection, l'exploitant a communiqué les informations suivantes à l'Inspection :

- le premier dysfonctionnement semble avoir eu lieu dans le local sprinklage du hangar 3. Une fuite sur le réseau de sprinklage (à l'aval hydraulique du dispositif de mélange avec l'émulseur) aurait provoqué une dispersion de mousse dans ce local. La mousse se serait ensuite répandue en dehors du local et aurait atteint la voirie attenante (voirie située au droit du hangar 4 et une partie du hangar 3, ainsi qu'une partie de la voirie descendant vers le rond-point et un parking voisin) ainsi que quelques espaces verts longeant ces voiries,
- un second dysfonctionnement aurait eu lieu quelques minutes après sur les canons du hangar 3 : les canons 9, 5, 1, 4 et 8 se seraient mis en service et auraient été rapidement mis à l'arrêt par les agents présents sur site. La mousse se serait déversée uniquement dans le hangar 3.
- les deux dispositifs (sprinklage et canons) sont alimentés par un émulseur SKUM. Une visite d'inspection réalisée le 30 octobre 2025 a montré que, selon le courrier du fournisseur, ces émulseurs ne contiennent ni PFHxS, ni PFCA C9-C14, ni PFOS, ni PFOA, ni PFHxA en tant que produit entrant dans la composition des émulseurs, mais que ce produit contient des PFAS à chaîne courte C6 dans une concentration dépassant les 1 ppm,
- lors du déversement de mousse, le produit aurait été uniquement collecté par le réseau pluvial (la vanne qui permet l'envoi des eaux du sol du hangar 3 vers le réseau d'eaux industrielles était fermée selon l'exploitant), et le système de vannes permettant de diriger ces eaux pluviales vers le bassin de confinement de l'aéroport aurait été très rapidement activé,
- le nettoyage de la chaussée n'a pas encore été réalisé, mais il est envisagé de confier cette prestation aux services de l'aéroport.

Lors de la visite d'Inspection, il a été constaté que :

- le nettoyage du sol du hangar 3 était en cours, avec l'utilisation de balais-raclettes pour repousser l'eau émulsée vers les caniveaux reliés au réseau pluvial et d'autolaveuses vidant leur

réservoir dans des dispositifs reliés à des IBC (en vue d'un traitement en déchet),

- le regroupement de déchets souillés par l'eau émulsée (cartons d'emballage,...) était en cours,
- un avion était en cours de nettoyage sur le tarmac situé au droit du hangar 3 (eaux s'écoulant gravitairement vers les caniveaux raccordés au réseau pluvial), sur une zone jusque là non touché par l'eau émulsée,
- 3 avions étaient présents dans le hangar ; l'exploitant a indiqué que 5 avions allaient être disposés dans ce hangar pour un total de kérosène contenu dans les réservoirs de 35 m³ ; le lendemain de la visite, l'exploitant a précisé que « *la quantité actuelle de kérosène présente dans les réservoir du H3 est de 26t* ».
- aucun autre liquide inflammable en quantité significative n'était visiblement présent dans le hangar 3,
- les eaux recueillies étaient toujours dans le bassin de confinement, à un niveau n'atteignant pas l'échelle limnimétrique du bassin, dans l'attente d'un pompage pour traitement confié aux services de l'aéroport selon l'exploitant,
- les cuves d'émulseurs présentes dans le local de sprinklage étaient environ à moitié vides et l'exploitant a indiqué que la capacité totale de ses cuves était de 28 m³,
- de la mousse était encore visible notamment dans le local sprinklage, sur la toiture terrasse du local sprinklage, dans le local compresseur attenant au local sprinklage et dans le couloir du sous-sol du hangar 3 (ce couloir comprenait des tampons d'accès à des réseaux),
- la mousse n'était plus visible sur les voiries extérieures au site,
- une noue est située le long de la voirie descendant vers le rond-point ; cette noue est connectée à ce qui semble être un séparateur à hydrocarbures et des puits d'infiltrations.

Lors de la visite d'Inspection, il a été demandé à l'exploitant de réaliser sa déclaration sous forme dématérialisée dans la journée. Au moment de la rédaction du présent rapport cette déclaration n'a pas encore été réalisée.

Compte-tenu des impacts potentiels sur l'environnement, il est attendu qu'un rapport d'accident soit transmis par l'exploitant au préfet et à l'inspection des installations classées. Compte tenu des délais, l'exploitant n'a pas été en mesure de produire ce rapport à ce stade.

Par ailleurs, des surfaces imperméabilisées importantes, les réseaux de collecte et des zones extérieures au site ont été affectées par la dispersion de mousse anti-incendie contenant des PFAS et ont ainsi été exposée aux PFAS. Aussi, au regard de la nature de l'évènement et de ses conséquences potentielles sur l'environnement, il est proposé de prescrire des mesures d'urgence en application de l'article L. 512-20 du code de l'environnement et notamment :

- la réalisation d'un plan de prélèvement et d'un diagnostic environnemental,
- le nettoyage des réseaux de collecte des effluents impactés et la vérification de son efficacité,
- une surveillance des PFAS dans les eaux pluviales,
- le renforcement de la surveillance des eaux souterraines.

Demande à formuler à l'exploitant à la suite du constat :

Il appartient à l'exploitant de réaliser la télédéclaration d'accident sur le site prévu à cet effet (<https://entreprendre.service-public.gouv.fr/vosdroits/R71939>), dans un délai de 2 jours.

Il appartient à l'exploitant de constituer un rapport exhaustif quant :

- aux circonstances et causes de l'accident (l'exploitant devra établir précisément dans ce

rapport la chronologie des événements, y compris l'heure de mise en service du bassin de confinement),

- aux effets sur les personnes et l'environnement, en indiquant notamment par tout moyen la composition de l'émulseur (molécules de PFAS à rechercher dans la surveillance environnementale), la localisation des zones impactées par les émulseurs, et en précisant les réseaux concernés par les déversements de mousse anti-incendie,
- aux mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou un incident similaire et pour en pallier les effets à moyen ou à long terme.

Il est notamment attendu de la part de l'exploitant tout justificatif permettant de démontrer explicitement la mise en œuvre de ces mesures.

Il est rappelé à l'exploitant la nécessité de prévenir la dissémination dans l'environnement des PFAS contenus dans l'émulseur et de prévoir des procédures de nettoyage permettant de capter les PFAS sans les mettre en contact avec d'autres surfaces encore non touchées.

Type de suites proposées : Avec suites

Proposition de suites : Demande de justificatif à l'exploitant, Demande d'action corrective, Mesures d'urgence

Proposition de délais : 15 jours pour la demande de justificatif (rapport), 2 jours pour la demande d'action corrective (télédéclaration de l'accident)

N° 2 : Gestion des déchets

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 10/02/2026, article 8

Thème(s) : Risques accidentels, Gestion des émulseurs épandus

Prescription contrôlée :

L'exploitant prend toutes les dispositions nécessaires dans [...] l'entretien et l'exploitation des installations pour :

[...]

- gérer les effluents et déchets en fonction de leurs caractéristiques, et réduire les quantités rejetées,

[...]

Constats :

Il a été constaté lors de la visite que plusieurs types de déchets (notamment emballages souillés par les émulseurs, eaux contenant de l'émulseur balayées sur le sol du hangar 3, eaux de nettoyages stockées dans le bassin de confinement, eaux pompées dans le local sprinklage) étaient générés suite à cet événement.

Il est rappelé à l'exploitant que ces déchets contenant des PFAS doivent être traités dans des filières adaptées.

A ce stade, les déchets liés à cet événement n'ont pas été évacués.

Compte-tenu des enjeux environnementaux, il est proposé par l'Inspection par voie d'arrêté préfectoral pris au titre de l'article L. 512-20 du Code de l'environnement d'encadrer les modalités

de gestion de ces déchets et que tout élément permettant le suivi de ces déchets (notamment les procédures de nettoyage mises en œuvre, la quantification des volumes d'eau mis en œuvre pour le nettoyage, les bordereaux de suivi de déchets) soit transmis à l'Inspection dans un délai de 2 mois.
Type de suites proposées : Avec suites
Proposition de suites : Mesures d'urgence
Proposition de délais : 2 mois

N° 3 : Moyens de lutte contre l'incendie

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 10/02/2026, article 17.3
Thème(s) : Risques accidentels, Lutte contre l'incendie
<p>Prescription contrôlée :</p> <p>L'installation est dotée de lutte contre l'incendie appropriés aux risques, notamment :</p> <p>[...]</p> <p>b) de robinets d'incendie armés (RIA), de canons et lances à eau ou mousse, de dispositif d'extinction à mousse type déluge</p> <p>[...] c) une protection automatique par aspersion (sprinklage) en toiture pour tous les hangars sauf le hangar 6, ainsi que les nouveaux shops des hangars 1 et 2, et en nappe pour les autres shops et locaux annexes,[...]</p> <p>[...] Les équipements et moyens de lutte contre l'incendie sont maintenus en bon état, [...],opérationnels</p> <p>[...]</p> <p>En cas de défaillance des équipements et moyens de lutte contre l'incendie, l'exploitant définit les conditions et modalités de maintien en sécurité des installations, notamment les mesures compensatoires permettant de garantir une efficacité équivalente pour la lutte contre l'incendie, et le cas échéant, les conditions dans lesquelles les installations sont mises à l'arrêt. Ces conditions et modalités sont formalisées dans une procédure.</p> <p>[...]</p>
<p>Constats :</p> <p>Il a été constaté lors de l'inspection qu'au moment de la visite, par échantillonnage pour le hangar 3, ni les canons, ni le dispositif de sprinklage, ni les robinets incendie armés n'étaient opérationnels (la vanne principale d'alimentation située dans le local sprinklage était fermée), en non-conformité avec la prescription contrôlée.</p> <p>L'exploitant n'a pas présenté de mesures compensatoires permettant de garantir une efficacité équivalente pour les moyens de lutte contre l'incendie et il a été constaté la présence dans le hangar de substances dangereuses (kérosène) contenues dans les avions.</p> <p>De plus, l'exploitant n'a pas pu présenter à l'Inspection de procédure formalisée définissant les conditions et modalités de maintien en sécurité des installations.</p> <p>Dans ces conditions, la prescription n'est pas respectée.</p> <p>Compte tenu du caractère d'urgence, il n'est pas proposé de mise en demeure à ce stade, mais il est proposé d'encadrer l'exploitation de l'installation par des mesures conservatoires imposées en</p>

application de l'article L. 512-20.

En particulier, dans l'attente de la mise en œuvre de mesures conservatoires présentant des garanties équivalentes à celles prévues par la présente prescription, il est proposé que toutes substances dangereuses et toute activité de nature à compromettre la sécurité soient proscrites dans le hangar 3.

Type de suites proposées : Avec suites

Proposition de suites : Mesures d'urgence