



Mission régionale d'autorité environnementale

OCCITANIE

Pièce annexe

n° 20

**Exploitation d'une plate-forme de stockage, de maintenance, de  
déconstruction et de peinture d'aéronefs  
déposé par la société TARMAC**

**Commune d'Azereix (65)**

**Avis de l'autorité environnementale  
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact  
(articles L122-1 et suivants du Code de l'environnement)**

N° saisine: 2019-7669

Avis émis le 09 septembre 2019

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

***Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.***

***Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.***

***Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

En date du 09 juillet 2019, l'autorité environnementale a été saisie par le préfet des Hautes-Pyrénées pour avis sur le projet d'exploitation d'une plate-forme de stockage, maintenance, déconstruction et peinture d'aéronef, situé sur le territoire de la commune de AZEREIX (65). Le dossier comprenait une étude d'impact datée de décembre 2017 et complétée en mai 2019. L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet, soit au plus tard le 9 septembre 2019.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président. Conformément à l'article R.122-7 du Code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Le présent avis contient les observations que la MRAe Occitanie formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale. Cet avis a été émis collégalement, dans le cadre d'une délibération à distance telle que prévue par l'article 15 du règlement intérieur du CGEDD, le 9 septembre 2019, par les membres de la MRAe suivants : Christian Dubost, Georges Desclaux et Marc Challéat. En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, les membres délibérants attestent qu'aucun intérêt particulier ou élément dans leurs activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause leur impartialité dans l'avis à donner.

Conformément à l'article R.122-9 du Code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site Internet de la DREAL Occitanie (Système d'information du développement durable et de l'environnement SIDE)<sup>1</sup> et sur le site internet de la préfecture des Hautes-Pyrénées, autorité compétente pour autoriser le projet.

<sup>1</sup> <http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRMIDP/autorite-environnementale.aspx>

## Synthèse

Depuis 2007, la société TARMAC AEROSAVE a développé un procédé industriel de déconstruction d'avions associé à des activités de stockage et de maintenance sur son site situé à proximité immédiate de la zone aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées. L'objet de cette demande est le développement d'une nouvelle activité de peinture et l'augmentation de son activité de maintenance. Le projet intègre des infrastructures et bâtiments déjà réalisés dans la zone d'activité aménagement (ZAC) Pyrenia, sur le territoire de la commune d'Azereix (65), ainsi que de nouveaux process industriels.

Une première version de l'étude d'impact a été déposée au courant de l'année 2018. L'avis correspondant émis par la MRAe le 6 octobre 2018 mettait en évidence des lacunes ne permettant pas d'appréhender correctement les enjeux et les impacts environnementaux du projet notamment concernant la gestion des eaux industrielles. La société TARMAC AEROSAVE a réalisé des études complémentaires sur le volet biodiversité, sur le diagnostic de pollution du sol et sur la gestion des effluents. Le présent avis concerne cette étude d'impact modifiée.

L'étude d'impact apparaît dans l'ensemble proportionnée aux enjeux.

La MRAe recommande cependant :

- de préciser le calendrier de mise en œuvre des travaux visant à isoler les eaux de découpe ;
- de réaliser un tableau récapitulatif consignait les dispositifs de traitements des eaux recueillies sur chaque zone et les éléments synthétiques justifiant ces choix (usage de la zone, caractéristiques des effluents découlant de cet usage) ;
- de compléter les modalités de contrôle des rejets aqueux vers le milieu naturel pour s'assurer qu'aucune pollution n'y est rejetée dans une situation dégradée (analyse en maîtrise des risques) ;
- de préciser les modalités de contrôle des émissions de COV<sup>2</sup> liées à l'activité de peinture et la démarche de réduction du plan de gestion des solvants qui sera mise en place ;
- de compléter les mesures pour la lutte contre les moustiques vecteurs de maladies en appliquant les prescriptions des articles 4, 5, 6 et 9 de l'arrêté préfectoral relatif « à la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies dans le département des Hautes-Pyrénées ».

Par ailleurs, la MRAe constate que le choix d'une chaudière fioul pour le bâtiment TARMAC 3 n'est pas cohérent avec les politiques publiques visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air. Elle recommande de rechercher un mode alternatif de chauffage du bâtiment, en privilégiant des énergies renouvelables ou à défaut une chaudière gaz, moins émettrice de NOX et de gaz à effet de serre.

L'ensemble des recommandations est détaillé dans les pages suivantes.

<sup>2</sup> COV : Composé organique volatil



# Avis détaillé

## 1. Présentation du projet

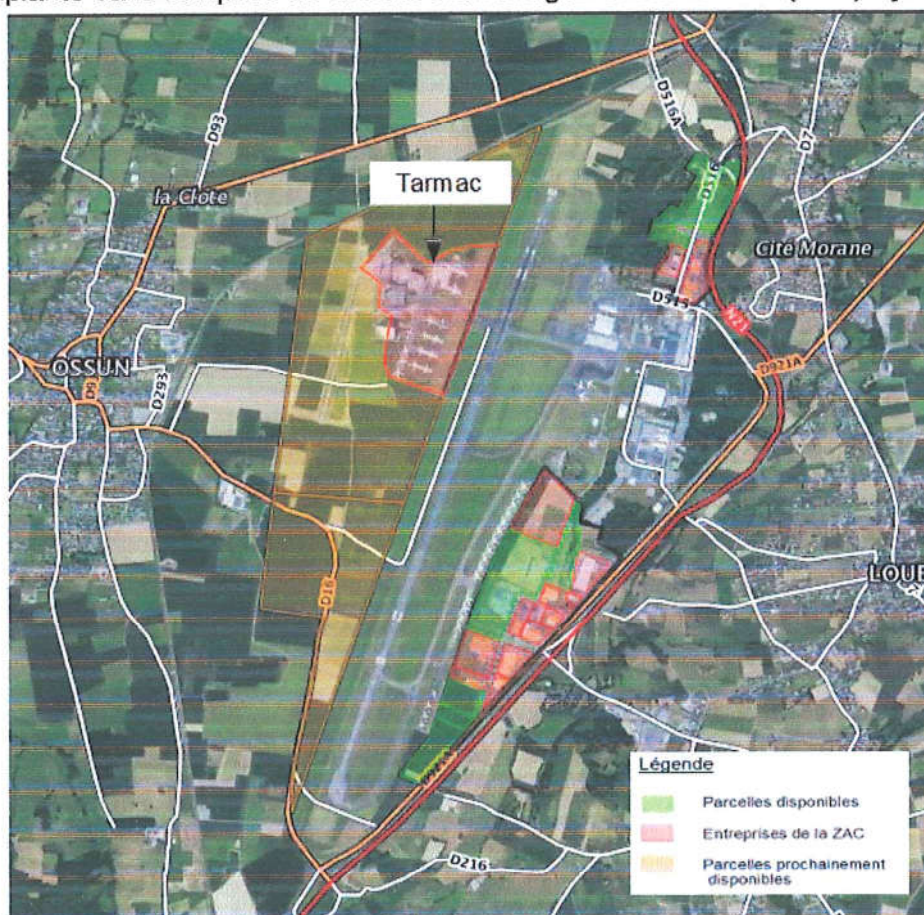
### 1.1. Présentation générale

Depuis 2007, la société TARMAC AEROSAVE a développé sur le territoire d'Azereix et d'Ossun, la zone aéroportuaire de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, un procédé industriel de déconstruction d'avions associé à des activités de stockage et de maintenance.

La plate-forme est actuellement dimensionnée pour assurer une cinquantaine d'opérations de maintenance et permet de stocker 25 aéronefs (A300, A320). Elle s'articule autour de quatre activités principales :

- la maintenance légère d'aéronefs réalisée dans les halls Tarmac 1 et Tarmac 3 (en cours de construction) ;
- la déconstruction des aéronefs en fin de vie nécessitant des opérations de découpe grâce à une scie spécifique ;
- le transit et regroupement des déchets à hauteur de 9400 t/an (4000 t/an de DEEE<sup>3</sup>, 400 t/an de DID<sup>4</sup> et 5000 t/an de déchets issus de la déconstruction des aéronefs), dans une logique d'optimisation de traitement et de valorisation des matériaux ;
- le stockage d'aéronefs.

Le site est implanté dans l'emprise de la zone d'aménagement concertée (ZAC) Pyrénia.



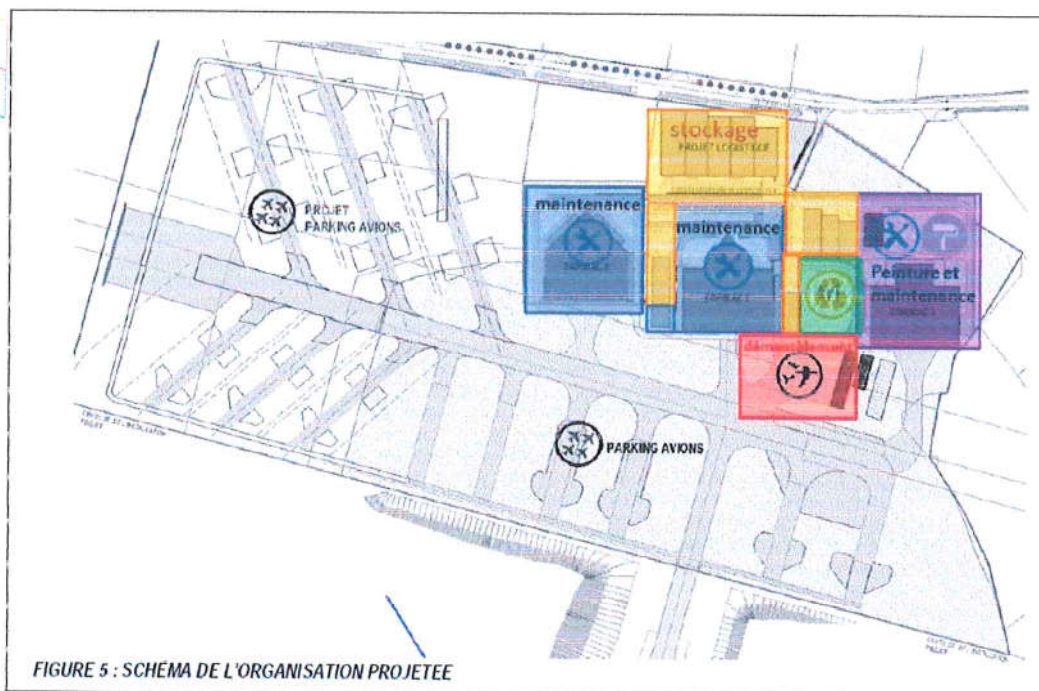
Localisation de la ZAC (source Occitanie zones économique)

<sup>3</sup> DEEE : Déchets d'équipements électriques et électroniques

<sup>4</sup> DID : Déchets Industriels dangereux







**La MRAe relève que la présentation des activités en place ou à projeter, des infrastructures et bâtiments créés ou à créer dans le cadre de l'extension des activités n'est pas claire. Pour une meilleure compréhension du public, elle recommande de présenter la chronologie de construction des bâtiments et infrastructures et ceux projetés.**

## 1.2. Cadre juridique

La société TARMAC AEROSAVE est actuellement autorisée, sous couvert des dispositions de l'arrêté préfectoral du 12 juin 2007 modifié par arrêtés préfectoraux complémentaires des 10 avril 2012, 16 juin 2014 et 10 août 2017, à exploiter des installations de regroupement et de transit de déchets, de stockage, de maintenance et de déconstruction d'aéronefs.

La première version du dossier<sup>5</sup> ayant été déposé le 28 février 2017, son instruction est menée en application des articles du code de l'environnement en vigueur préalablement à la mise en œuvre de l'autorisation environnementale.

Une version complétée a été déposée le 25 janvier 2018. L'avis de cette première version concernant ce projet a été émis le 6 octobre 2018<sup>6</sup>. Ce premier avis mettait en évidence des lacunes ne permettant pas d'appréhender correctement les enjeux et les impacts environnementaux du projet notamment concernant la gestion des eaux industrielles. A la suite de cet avis et pour intégrer les demandes de l'autorisation préfectorale complémentaire du 10 août 2017<sup>7</sup>, la société TARMAC AEROSAVE a transmis en juillet 2019 une nouvelle version de son dossier de demande d'autorisation d'exploiter pour son projet d'activité de peinture et modifications de ses activités ICPE existantes. Un nouvel avis de la MRAe est donc sollicité.

Le projet est soumis à étude d'impact systématique au titre de la rubrique 39. « travaux, constructions et opérations d'aménagement » car son terrain d'assiette est supérieur 10 ha.

<sup>5</sup> Relative à la présente demande concernant l'ajout d'une activité supplémentaire de peinture, l'augmentation de l'activité de maintenance et l'extension des capacités pour le stockage des pièces détachées

<sup>6</sup> [http://www.hautes-pyrenees.gouv.fr/IMG/pdf/avis\\_mrae\\_tarmac\\_06-10-2018.pdf](http://www.hautes-pyrenees.gouv.fr/IMG/pdf/avis_mrae_tarmac_06-10-2018.pdf)

<sup>7</sup> L'autorisation préfectorale complémentaire du 10 août 2017 prescrit notamment une note technique visant à définir les futures modalités de mise en œuvre d'un système de gestion des effluents.



### **1.3. Principaux enjeux environnementaux**

Compte tenu des terrains concernés, de la nature du projet et des incidences potentielles de son exploitation, les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale sont :

- l'évitement des pollutions chroniques ou diffuses des eaux et des sols ;
- la préservation de la qualité de l'air ;
- la préservation de la biodiversité ;
- la prévention des risques sanitaires et la sécurité des biens et des personnes.

## **2. Attendus de l'étude d'impact**

### **2.1 Caractère complet de l'étude d'impact**

L'étude d'impact aborde les différents éléments mentionnés à l'article R.122-5 du Code de l'environnement.

Le résumé non technique aborde les principaux éléments de l'étude d'impact et permet l'appréhension de ce dossier par un public non averti.

### **2.2 Compatibilité avec les plans et schémas**

Une analyse de la compatibilité du projet avec les plans et schémas concernant le site est proposée. Elle traite des documents d'urbanisme en vigueur, du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour-Garonne, du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Adour-amont. Cette analyse ne met en évidence aucune incompatibilité du projet avec les documents pris en considération.

Par ailleurs, les parcelles concernées par le projet ne sont pas situées en zone inondable.

La MRAe relève que la nappe phréatique est classée « zone à préserver dans le futur » (ZPF) au titre de la disposition B24 du SDAGE Adour-Garonne. En tant que secteur stratégique, elle doit faire l'objet d'une attention particulière en vue de la préservation des ressources en eau.

### **2.3 Justification du projet**

L'étude d'impact comporte un bref chapitre dédié à la présentation des raisons des choix du projet. Elle stipule que le projet s'inscrit dans un besoin de pérenniser l'activité de valorisation des déchets issus de l'aéronautique par aménagement et extension des installations actuelles et de proposer une nouvelle offre de service à savoir la peinture. Le projet s'implante logiquement dans une zone aéroportuaire, au contact immédiat de la piste d'envol et intégré aux installations de la société TARMAC existantes.

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

### **3.1 Prévention des pollutions des eaux souterraines, sols et sous-sols**

Le sol du site du projet est un sol brun à tendance siliceuse sur alluvions (limoneux-sableux avec quelques poches argileuses). Les essais de perméabilité lors de la construction de Tarmac 1 ont indiqué des perméabilités plutôt moyennes de l'ordre de  $2.10^{-6}$  m/s pour les limons beiges de surface et entre 0,25 et  $0,32.10^{-6}$  m/s pour les limons graveleux et sableux à galets. La profondeur de la nappe varie entre 9,4 m et 14,8 m.

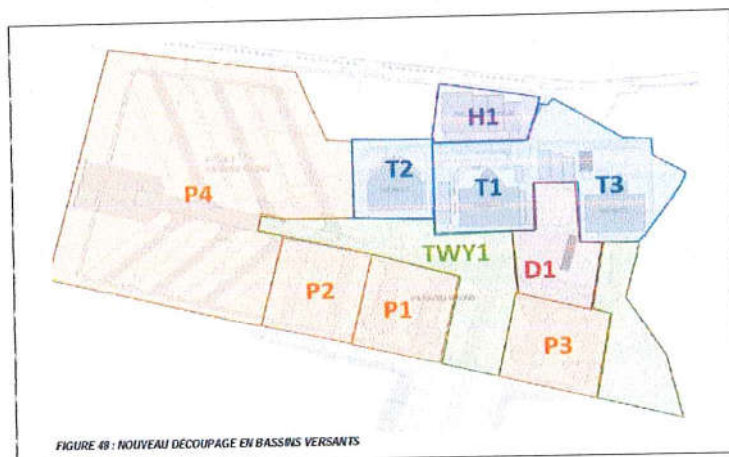
Une étude de l'état initial des sols de la nouvelle zone de stationnement des avions (parking P4) a été réalisée. Les investigations (sur les paramètres HCT, HAP, BTEX, 8 métaux et tributylphosphate) ont été réalisées en novembre 2018 suite à une recommandation de la MRAe (dans son avis du 06 octobre 2018). Ces analyses n'ont révélé aucune pollution et les teneurs



obtenues dans le cadre de ce diagnostic serviront de valeurs de comparaison à l'exploitant pour les campagnes de mesures ultérieures.

Le site est situé sur une nappe peu profonde utilisée pour la production d'eau potable. Les 2 captages AEP<sup>8</sup> les plus proches sont localisés sur la commune d'Ossun (2 km au sud-ouest en amont hydraulique du site) et Juillan (2,5 km au nord-est en aval hydraulique du site). Le site n'est pas inclus dans les périmètres de protection des captages AEP.

Le découpage en bassins versants des eaux pluviales prenant en compte le projet est détaillé sur la figure ci-après. En effet, il intègre la création de l'aire de parking P4 et du bâtiment H1.



Depuis sa création, le site dispose d'un réseau de surveillance des eaux souterraines. Ce réseau de surveillance a évolué pour tenir compte du projet. Actuellement, il est constitué de 4 piézomètres. Une surveillance de la qualité des eaux est effectuée semestriellement.

Dans le cadre de cette surveillance, les rejets du collecteur général et les piézomètres présentent régulièrement des concentrations de tributylphosphate<sup>9</sup>(TBP) non négligeables et mettent en évidence que les modalités de gestion des eaux actuelles ne sont pas adaptées pour piéger ou traiter cette pollution, et engendrent une pollution chronique des eaux souterraines par infiltration. C'est plus particulièrement le cas pour les eaux issues de l'unité de démantèlement (eau refroidissant la scie de découpe) et du lavage des aéronefs.

Dans le cadre de la réalisation du projet trois types de rejets aqueux ont été identifiés :

- **les eaux industrielles** qui sont de deux types :

- ✓ **les eaux issues de l'activité de déconstruction**: Il s'agit des eaux de refroidissement de la scie à câble (1 100 m<sup>3</sup>/an) et des eaux de lavage des aéronefs (30 m<sup>3</sup>/an) qui drainent les égouttures de fluides hydraulique et/ou kérosène présentes sur l'aire de déconstruction. Les eaux de coupe et les eaux de lavage des avions sont éventuellement mélangées à des eaux de ruissellement lorsque les opérations sont faites par temps de pluie. Elles sont rejetées actuellement dans le système de traitement du bassin versant D1, puis infiltrées.

Le porteur de projet a réalisé une étude technico-économique qui analyse plusieurs hypothèses pour supprimer l'infiltration des eaux de coupe. La solution qui apparaît la plus pertinente consiste à isoler la surface de l'aire de démantèlement au droit de laquelle sont produites les eaux des process et les eaux de ruissellement du bassin versant D1 non impactés. Les eaux de découpe collectées rejoignent un réseau dédié et sont stockés vers une cuve de 50 m<sup>3</sup>. Cette cuve pourra être précédée d'un séparateur débourbeur qui permettra de faire un 1<sup>er</sup> traitement des eaux. Les eaux seront par la suite envoyées pour traitement dans une installation agréée.

<sup>8</sup> AEP : Adduction d'eau potable

<sup>9</sup> Tributylphosphate : substance composant le Skydrol qui est un fluide hydraulique présent dans les aéronefs. Les risques sanitaires sont essentiellement liés à une irritation locale.

- ✓ les eaux générées par la nouvelle activité de peinture : après lavage des avions (environ 20 m<sup>3</sup> d'eau par avion) ces eaux sont chargées en poussières et peinture. Elles produisent par décantation des boues visqueuses, qui sont pompées, stockées puis évacuées pour traitement de manière adéquate par une société spécialisée. La phase liquide des eaux de lavage est collectée dans une cuve dédiée puis évacuée et traitée en externe par une filière adaptée.

La MRAe rappelle que l'infiltration des eaux de procédés est interdite en application de l'arrêté ministériel du 10 juillet 1990. Elle juge favorablement les choix d'élimination des eaux de process en tant que déchets dans une installation agréée. Le dispositif proposé permet de répondre à la problématique de la pollution de la nappe par le tributylphosphate. Le rapport précise que la solution d'isoler les eaux de process nécessite 4 mois de délais de mise en œuvre, mais il n'indique pas l'échéance à laquelle il envisage de mettre en place cette solution.

**La MRAe recommande de préciser le calendrier de mise en œuvre des travaux visant à isoler les eaux de découpe pour pallier le risque identifié de pollution de la nappe par concentration trop élevée de substances chimiques (tributylphosphate). Elle recommande également de préciser si un séparateur débourbeur sera installé en amont de la cuve de stockage des eaux de découpe.**

- les eaux sanitaires : elles sont toujours collectées par le réseau d'assainissement puis traitées par la station d'épuration de Juillan ;
- les eaux pluviales :

Les eaux industrielles pluviales du site sont soit infiltrées directement sur les zones enherbées proches, soient traitées (décantation, séparateur d'hydrocarbure) puis infiltrées selon qu'il s'agit d'eaux de toiture ou de ruissellement en contact avec des aires aménagées (voirie, parking aéronavs, stockage matériau aéronautique).

Les choix de gestion différenciée des eaux sur les différentes zones ne sont pas justifiés. En effet, le rapport précise seulement que le nombre de véhicules en circulation ou en stationnement est réduit pour les zones où l'infiltration se fait directement sans traitement.

**La MRAe recommande de réaliser un tableau récapitulatif consignnant les dispositifs de traitements des eaux recueillies sur chaque zone et les éléments synthétiques justifiant ces choix (usage de la zone, caractéristiques des effluents découlant de cet usage) .**

Un système de traitement plus poussé est proposé pour le traitement des eaux du bassin versant D1 afin d'améliorer les performances du dispositif, notamment vis-à-vis du paramètre tributylphosphate<sup>10</sup>. Les eaux de ruissellement du bassin versant D1 seront séparées des eaux de coupe puis traitées via un dispositif spécifique composé d'un fossé, d'un séparateur d'hydrocarbures, d'un bassin de rétention principal, d'un filtre à sable, d'une cuve de stockage (pour une réutilisation potentielle des eaux) avant d'être infiltrée via une noue naturelle.

Concernant les eaux pluviales issues du parking P4, nouveau bassin versant dont les eaux de ruissellement sont réputées faiblement chargées comme pour les parkings P1, P2 et P3, elles sont dirigées vers les espaces verts attenants puis infiltrées directement. Compte tenu du caractère expérimental de la solution choisie, un suivi de l'état des sols semestriel est prévu. En cas de pollution constatée des mesures correctives seront mises en place.

La MRAe note favorablement la réalisation d'études complémentaires suite aux recommandations émises dans son premier avis :

<sup>10</sup> Les rejets du collecteur général comportent régulièrement des concentrations en tributylphosphate (TBP) importantes. En mai 2018, les teneurs en TBP baissent mais demeurent importantes (jusqu'à 7000 µg/l mesuré en aval des roseaux). En juillet/août 2018, les concentrations mesurées en sortie sont de l'ordre de 9 µg/l. En décembre 2018, 2,21 µg/l ont été mesurés en aval des bassins à roseaux. Ces eaux de process mélangées aux eaux pluviales ont fait l'objet d'une étude spécifique demandée à l'exploitant dans le cadre de l'arrêté préfectoral complémentaire du 10 août 2017 et de l'arrêté préfectoral de mise en demeure du 28 décembre 2018, en vue de la suppression de leur infiltration. Cette étude est intégrée au dossier de demande d'autorisation d'exploiter et propose une solution pour séparer ces eaux de process des eaux de ruissellement et pour les évacuer en tant que déchets.

- étude de l'état initial des sols de la nouvelle zone de stationnement des aéronefs ;
- étude technico-économique proposant une solution permettant de séparer les eaux de découpe des eaux pluviales et de les éliminer en tant que déchets via une entreprise agréée ;
- étude sur l'infiltration des eaux pluviales démontrant l'aptitude des sols et de la nappe à l'infiltration.

**La MRAe recommande de compléter les modalités de contrôle des rejets vers le milieu naturel pour s'assurer qu'aucune pollution n'y est rejetée dans une situation dégradée (analyse en maîtrise des risques). En effet, la fréquence trimestrielle ou semestrielle d'analyse des rejets et des sols pourrait ne pas permettre d'identifier de telles pollutions ponctuelles.**

### 3.2 Préservation de la qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Les nouvelles sources de rejets atmosphériques par rapport à la situation actuelle sont liées au fonctionnement de la chaufferie et à la nouvelle activité de peinture.

- **Impacts et mesures liées aux rejets de la chaufferie :**

L'émission annuelle actuelle d'oxydes d'azote (NOx) dans l'atmosphère, liée au fonctionnement des chaufferies gaz existantes, est de 16 kg pour une consommation annuelle de 4700 m<sup>3</sup> de gaz. Dans le cadre du projet et la mise en œuvre de la chaufferie au fioul de 3,75 MW au niveau du bâtiment TARMAC 3 destiné à la nouvelle activité de peinture, il est prévu une consommation de 200 m<sup>3</sup> de fioul pour une émission de 376 kg de NOx.

Conforme aux normes en vigueur, la chaudière fera l'objet d'un entretien annuel réalisé par un prestataire spécialisé et des contrôles seront mis en place conformément à la réglementation en vigueur.

L'impact sur la qualité de l'air est évalué comme « fort » dans l'étude d'impact.

En revanche, l'étude d'impact n'évalue pas les émissions de gaz à effet (GES) de serre liés à l'activité du site, d'autant que le site comprend potentiellement des gaz fluorés à fort pouvoir de réchauffement global.

**La MRAe recommande de quantifier les émissions de gaz à effet de serre liées au fonctionnement du site industriel (actuel et en projet).**

**Elle constate que le choix d'une chaudière fioul pour le bâtiment TARMAC 3 n'est pas cohérent avec les politiques publiques visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air.**

**La MRAe recommande au maître d'ouvrage de rechercher un mode alternatif de chauffage du bâtiment, en privilégiant des énergies renouvelables ou à défaut une chaudière gaz, moins émettrice de NOx et de gaz à effet de serre.**

- **Impacts et mesures liés aux rejets atmosphériques de la salle de peinture :**

L'activité engendre deux types de rejets qui se font par les 4 cheminées du hall de peinture : des poussières (issues du ponçage ou particules en suspension émises via la pulvérisation de peinture) et des composés organiques volatils (COV).

L'activité de peinture engendre un flux de poussières inférieur à 0,4 kg/h et le rejet de 19 t/an de COV.

Afin de réduire ces émissions, le bâtiment TARMAC 3 sera équipé de système de ventilation et de filtration permettant de retenir 99 % des poussières émises et des cheminées dimensionnées (39m de hauteur) pour que la dilution des COV émis soit la plus efficace possible.

Par ailleurs, une démarche de réduction des quantités de COV émis est également mise en place via un plan de gestion des solvants.

Après estimation des effets potentiels pour la santé (quotient de dangers, excès de risque individuel, ou comparaison à des valeurs guides), l'étude conclut que les niveaux d'exposition



obtenus pour ces polluants après modélisation sont nettement inférieurs aux valeurs limites pour la protection de la santé humaine et que les rejets atmosphériques ne représentent pas un risque sanitaire. Le cumul de des émissions de COV avec celles de l'entreprise voisine Daher montre également une absence d'impact.

La MRAe estime que l'évaluation des enjeux et impacts liés aux rejets atmosphériques est suffisamment précise et que les mesures proposées pour limiter les rejets atmosphériques sont adaptées.

**La MRAe recommande que les modalités de contrôle des émissions de COV lié à l'activité de peinture soient précisées. Par ailleurs, la MRAe de préciser la démarche de réduction du plan de gestion des solvants qui est seulement abordée succinctement dans l'étude d'impact.**

### **3.3 Habitat, faune, flore**

Les travaux d'extension ayant déjà été réalisés, le porteur de projet a cherché à restituer l'état initial naturaliste avant la réalisation des travaux, sur la base d'une analyse des terrains limitrophes, d'une nature comparable. Les terrains étant essentiellement des milieux agricoles cultivés intensivement, les sensibilités naturalistes liées aux habitats naturels, aux espèces de flore et de faune sont considérées faibles à nulles. Aucune mesure compensatoire aux travaux réalisés n'apparaît donc nécessaire.

### **3.4 Prévention des risques sanitaires**

Les aéronefs sont susceptibles de venir de zones contaminées par les moustiques vecteurs de maladies et porteurs des virus concernées tels que la dengue, le zika, le chikungunya et la fièvre jaune. La présence potentielle de moustique proche du site TARMAC AEROSAVE est donc un facteur à risque pour la propagation de la maladie à partir d'une première personne infectée. Le rapport indique qu'une désinfection et une désinfestation des aéronefs sont réalisées en fonction de leur provenance.

**La MRAe estime primordial que le respect des prescriptions des articles 4, 5 ,6 et 9 de l'arrêté préfectoral relatif « à la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies dans le département des Hautes-Pyrénées », concernant l'aéroport de Tarbes Lourdes Ossun en tant que un point d'entrée identifié par le règlement sanitaire international soit également de mise sur le site de TARMAC.**



Pièce annexée  
n° 29 - a

PRÉFET DES HAUTES-PYRÉNÉES

Service de la coordination des politiques publiques  
et de l'appui territorial  
Pôle environnement et procédures publiques

Tarbes, le 19 SEP. 2019

Affaire suivie par : Mme Armelle JULIAN  
tél : 05.62.56.63.62  
courriel : armelle.julian@hautes-pyrenees.gouv.fr

LR + AR

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'instruction de votre demande d'autorisation d'exploiter une nouvelle activité de peinture sur aéronefs en complément des activités de stockage, de maintenance et de déconstruction déjà existantes sur la zone aéroportuaire de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, vous avez transmis une version réactualisée de votre dossier en juin dernier.

Comme suite à la saisine de l'autorité environnementale, vous trouverez, ci-joint, copie de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (M.R.A.E.) émis le 9 septembre 2019 et portant sur l'étude d'impact de votre dossier. Conformément à l'article L 122-1 du code de l'environnement, il vous appartiendra de produire un mémoire en réponse qui sera joint au dossier d'enquête et transmis à l'autorité environnementale.

Afin de me permettre d'organiser cette enquête dans les meilleurs délais, je vous demanderai de bien vouloir produire ce mémoire en réponse avant le 4 octobre 2019.

Par ailleurs, ainsi que je vous l'avais précédemment demandé, je vous serais obligé de bien vouloir me faire parvenir, 17 exemplaires de votre dossier intégrant votre mémoire en réponse à l'autorité environnementale.

Il conviendra donc de fournir 3 exemplaires des documents demandés sous format papier et 14 sous forme de cédéroms, d'une part pour les services concernés par l'instruction de cette demande et d'autre part pour diffusion auprès des communes d'Azereix, Ossun, Juillan, Lanne, Adé et Louey et de la Communauté d'Agglomération Tarbes Lourdes Pyrénées qui devront demander à leurs conseils respectifs de se prononcer.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Préfet et par délégation,  
Le Secrétaire Général,

Samuel BOUJU

M. Patrick LECER  
Président de TARMAC AEROSAVE

Copie UID DREAL

Pour les horaires d'accueil des services de la préfecture consultez le site internet <http://www.hautes-pyrenees.gouv.fr>

Préfecture - Place Charles de Gaulle - CS 61350 - 65013 TARBES Cedex 9 - Tél : 05 62 56 65 65 - Télécopie : 05 62 51 20 10.  
courriel : [prefecture@hautes-pyrenees.gouv.fr](mailto:prefecture@hautes-pyrenees.gouv.fr) - Site Internet : [www.hautes-pyrenees.gouv.fr](http://www.hautes-pyrenees.gouv.fr)

Pièce annexée

n° 21-~~0~~2



MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS  
EMIS PAR L'AUTORITE  
ENVIRONNEMENTALE LE  
9 SEPTEMBRE 2019

EXPLOITATION D'UNE PLATE-FORME DE STOCKAGE, DE  
MAINTENANCE, DE DECONSTRUCTION ET DE PEINTURE  
D'AERONEFS

DOSSIER DE DEMANDE DEPOSE PAR LA SOCIETE TARMAC  
AEROSAVE - AZEREIX (65)

Octobre 2019





La société TARMAC AEROSAVE a déposé, le 28 février 2017, un dossier de Demande d'Autorisation d'exploiter relatif à la modification de son site de stockage, maintenance et déconstruction d'aéronefs situé sur la commune d'Azereix (65).

Après divers compléments apportés au dossier dans le cadre de son instruction par la DREAL, une première version a été transmise à l'Autorité Environnementale (AE) le 6 août 2018. L'avis correspondant émis par la MRAE le 6 octobre 2018 suggérait d'apporter divers compléments au dossier. La société TARMAC AEROSAVE a donc réalisé des études complémentaires sur le volet biodiversité, sur le diagnostic de pollution du sol et sur la gestion des effluents.

Le dossier ainsi amendé a de nouveau été transmis à l'AE le 9 juillet 2019. L'avis de la MRAE concernant cette étude d'impact modifiée a été émis le 9 septembre 2019.

Dans cet avis, l'AE indique que « l'étude d'impact permet d'appréhender les principaux enjeux environnementaux et de santé humaine », et qu'elle « apparaît dans l'ensemble proportionnée aux enjeux ». Pour autant certaines remarques et demandes de clarifications sont émises.

Ainsi, la MRAE formule les recommandations suivantes :

1. Préciser le calendrier de mise en œuvre des travaux visant à isoler les eaux de découpe ;
2. Réaliser un tableau récapitulatif consignait les dispositifs de traitements des eaux recueillies sur chaque zone et les éléments synthétiques justifiant ces choix (usage de la zone, caractéristiques des effluents découlant de cet usage) ;
3. Compléter les modalités de contrôle des rejets aqueux vers le milieu naturel pour s'assurer qu'aucune pollution n'y est rejetée dans une situation dégradée (analyse en maîtrise des risques) ;
4. Préciser les modalités de contrôle des émissions de COV liées à l'activité de peinture et la démarche de réduction du plan de gestion des solvants qui sera mise en place ;
5. Compléter les mesures pour la lutte contre les moustiques vecteurs de maladies en appliquant les prescriptions des articles 4, 5, 6 et 9 de l'arrêté préfectoral relatif « à la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies dans le département des Hautes-Pyrénées ».
6. Rechercher un mode alternatif de chauffage du bâtiment, en privilégiant des énergies renouvelables ou à défaut une chaudière gaz, moins émettrice de NOx et de gaz à effet de serre.

**Le présent mémoire constitue la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale, telle que spécifié à l'article L.122-1 V du Code de l'environnement.**



## **1. Calendrier de mise en œuvre des travaux visant à isoler les eaux de découpe**

Les travaux visant à isoler les eaux de découpe sont décrits en pages 158 à 160 du DDAE. Ils sont encadrés par l'arrêté préfectoral complémentaire du 10 août 2017 et ont d'ores et déjà été engagés.

Ils devraient être finalisés courant octobre pour une mise en service immédiate.

## **2. Tableau récapitulatif consignait les dispositifs de traitements des eaux recueillies sur chaque zone et les éléments synthétiques justifiant ces choix (usage de la zone, caractéristiques des effluents découlant de cet usage)**

Le tableau suivant propose une synthèse des éléments demandés.

surfaces (m <sup>2</sup> )	usage	nature des polluants	caractérisation de la pollution	gestion / rétention / traitement des effluents	suivi qualité
880 7250 355 3565 5150 5200	parking VL	MES, métaux, HCT	chronique légère	noue d'infiltration	-
900 1900 200 7000	parking VL	MES, métaux, HCT	chronique légère	débordement du drain dans noue de rétention/infiltration	-
7000 1400 1600 4000	parking VL	MES, métaux, HCT	chronique légère	noue associée à 4 puits	-
980 1816 1400 1504 2000 6700	défueling, démantèlement, tri des déchets	MES, métaux, HCT, TBP	accidentelle lourde, chronique lourde, chronique modérée	Ensemble de la zone : rétention de 1200m <sup>3</sup> ; décanteur + séparateur HC 80l/s + filtre à roseaux - aire de découpe (eaux de process) : collecte + élimination	eaux de ruissellement, fréquence trimestrielle : pH - MES - DCO - COT - Alu - T°C - Hydrocarbures - cadmium - cuivre - zinc- TBP
1700 1200 8900	parking avion	MES, métaux, HCT, TBP	chronique légère	zone d'infiltration après séparateur 40l/s	eaux de ruissellement, fréquence trimestrielle : pH - MES - DCO - T°C - Hydrocarbures - cadmium -



surfaces (m <sup>2</sup> )	usage	nature des polluants	caractérisation de la pollution	gestion / rétention / traitement des effluents	suivi qualité
1900	parking avion	MES, métaux, HCT, TBP	chronique légère	zone d'infiltration après séparateur 40l/s	cuivre - zinc- TBP
1700					
8600					
5020	parking avion	MES, métaux, HCT, TBP	chronique légère	zone d'infiltration après séparateur 80l/s	
1000					
1000					
6500	circulation avion	MES, métaux, HCT, TBP	nulle	ruissellement naturel dans espace vert	
5300					
1800					
3778	parking avion	MES, métaux, HCT, TBP	chronique légère	ruissellement naturel dans espace vert	sols, fréquence semestrielle : hydrocarbures - tous métaux - HAP - Btex - TBP
16222					
10000					

### 3. Compléter les modalités de contrôle des rejets aqueux vers le milieu naturel pour s'assurer qu'aucune pollution n'y est rejetée dans une situation dégradée (analyse en maîtrise des risques)

Pour mémoire, le tableau suivant, présenté en page 21 de l'annexe 26, précise les mesures déployées au cours des différentes phases d'intervention sur les aéronefs (stockage, démantèlement, déconstruction) afin d'éviter ou de réduire les impacts sur la qualité des eaux, en complément des aménagements mis en œuvre.

	Stockage : phases de mise en stockage et de surveillance	Démantèlement : phases de démontage d'équipements	Déconstruction : phases de mise en sécurité finales et de découpes
<b>Moyens humains - organisationnels</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle mensuel des installations de traitement des eaux (anciens parkings)</li> <li>- Suivi trimestriel de la qualité des sols des zones d'infiltration (nouveaux parkings)</li> <li>- Contrôle semestriel de la qualité des eaux souterraines</li> <li>- Visite SSE (1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle mensuel des installations de traitement des eaux (anciens parkings)</li> <li>- Contrôle semestriel de la qualité des eaux souterraines</li> <li>- Visite SSE (1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle mensuel des installations de traitement des eaux (anciens parkings)</li> <li>- Contrôle semestriel de la qualité des eaux souterraines</li> <li>- Visite SSE (1)</li> </ul>
<b>Moyens matériels</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place de bacs de collecte sous les zones d'égouttures potentielles avec contrôle hebdomadaire du niveau</li> <li>- Mise en place de bouchons sur tuyauteries ouvertes avec contrôle hebdomadaire</li> <li>- Utilisation de tapis absorbants en prévention lors d'opérations de prélèvement d'huile ou de carburant pour analyses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vidange préalable des circuits hydraulique et carburant avec outillage spécifique (air pulsé) et par gravité (drainage au point bas)</li> <li>- Aspiration des points bas indrainables dans les réservoirs carburants</li> <li>- Mise en place de bacs de collecte avec plateforme caillbotis pour collecter les écoulements pouvant survenir durant certaines phases de démontages</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vidanges complémentaires des circuits carburant et hydraulique par découpe ou ouverture des tuyauteries au niveau de clapets anti-retour ou de points bas que les drains ne permettent pas d'atteindre</li> <li>- Mise en place de bacs de collecte pendant les opérations de vidanges complémentaires</li> <li>- Modification de la petite scie en ajoutant un décanteur sur le circuit de trop plein (efficacité mesurée : Matières en suspension divisé par 10, Aluminium divisé par 70, Cuivre divisé par 20 Zinc divisé par 13[1])</li> <li>- Modification de la petite scie en intégrant un bac de collecte de la limaille de découpe par décantation</li> </ul>
<b>Moyens d'intervention</b>	Kit d'intervention antipollution en cas de défaillance des moyens de préventions	Kit d'intervention antipollution en cas de défaillance des moyens de préventions	Kit d'intervention antipollution en cas de défaillance des moyens de préventions

Par ailleurs, les moyens actuels de surveillance des milieux sont décrits en pièce 3 (étude d'impact), chapitre 7 du DDAE.

Ils seront redéfinis par le futur arrêté préfectoral, qui sera établi par la DREAL à l'issue de cette procédure de demande d'autorisation.

#### 4. Emissions de COV

Compte tenu du caractère spécifique du secteur d'activité (dilution, variation de quantité, activités discontinues, incertitudes des mesures, nombreux points de rejet...) le recours à un suivi analytique (PGS) apparaît la seule méthode fiable permettant d'appréhender la quantité de COV émise par l'installation.

Dans ce cas, le taux de COV émis est considéré comme égal au calcul du taux de COV dans les préparations utilisées. Cette méthode surévalue légèrement les quantités réellement émises sur site dans la mesure où une certaine quantité de COV reste piégée dans la peinture appliquée, et continue d'être émise après que l'avion est sorti du hangar.

La mesure des émissions de COV en sortie canalisée peut être réalisée selon les modalités suivantes :

- NF X43 – 301 Emission de sources fixes – Détermination d'un indice relatif aux composés organiques en phase gazeuse – Méthode par ionisation de flamme.
- NF EN 12619 Emissions des sources fixes - Détermination de la concentration massique en carbone organique total à de faibles concentrations dans les effluents gazeux - Méthode du détecteur en continu à ionisation de flamme.
- NF EN 132656 Emissions des sources fixes - Détermination de la concentration massique en carbone organique total à de fortes concentrations dans les effluents gazeux - Méthode du détecteur en continu à ionisation de flamme.

*Concernant la réduction des quantités de COV mises en œuvre par l'activité de peinture, TARMAC AEROSAVE s'engage à travailler en amont avec ses donneurs d'ordre. Pour chaque opération, il sera ainsi proposé de regarder les différentes alternatives en termes de produits commerciaux tout en restant dans le cahier des charges technico-économique des donneurs d'ordre.*

#### 5. Lutte contre les moustiques

*Rappelons au préalable que les aéronefs, dans le cadre de leur mise en sécurité primaire, font l'objet d'une désinfection et d'une désinfestation (Pièce 2, chapitre 5.1.3, page 45 du DDAE).*

En complément, afin de se coordonner sur le sujet, des contacts ont été pris avec l'aéroport TLP, qui organise son propre suivi localement.

Enfin, une société spécialisée intervenant sur le département des Hautes-Pyrénées a été contactée afin d'évaluer les éventuelles mesures à prendre pour répondre aux exigences de l'arrêté préfectoral n°65-2019-05-07-003 relatif à la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies dans le département des Hautes-Pyrénées.



• Demande de précision sur la chronologie de construction des bâtiments sur le site

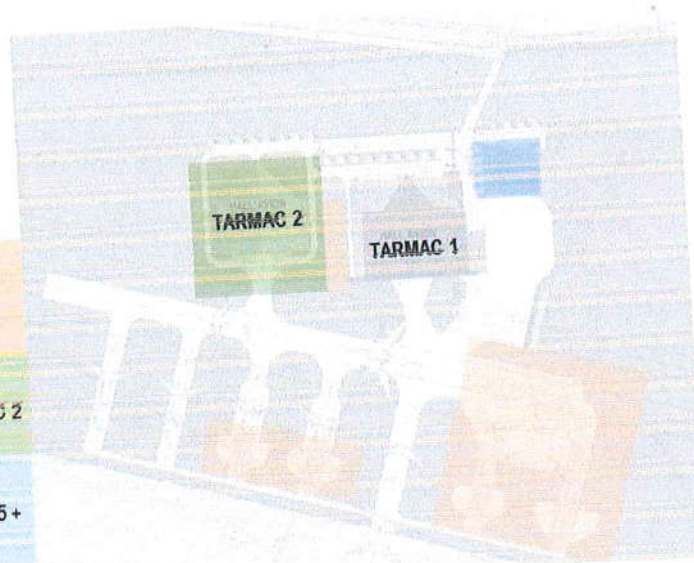
**Avant le présent dossier :**

12/06/2007 : Premier arrêté d'autorisation

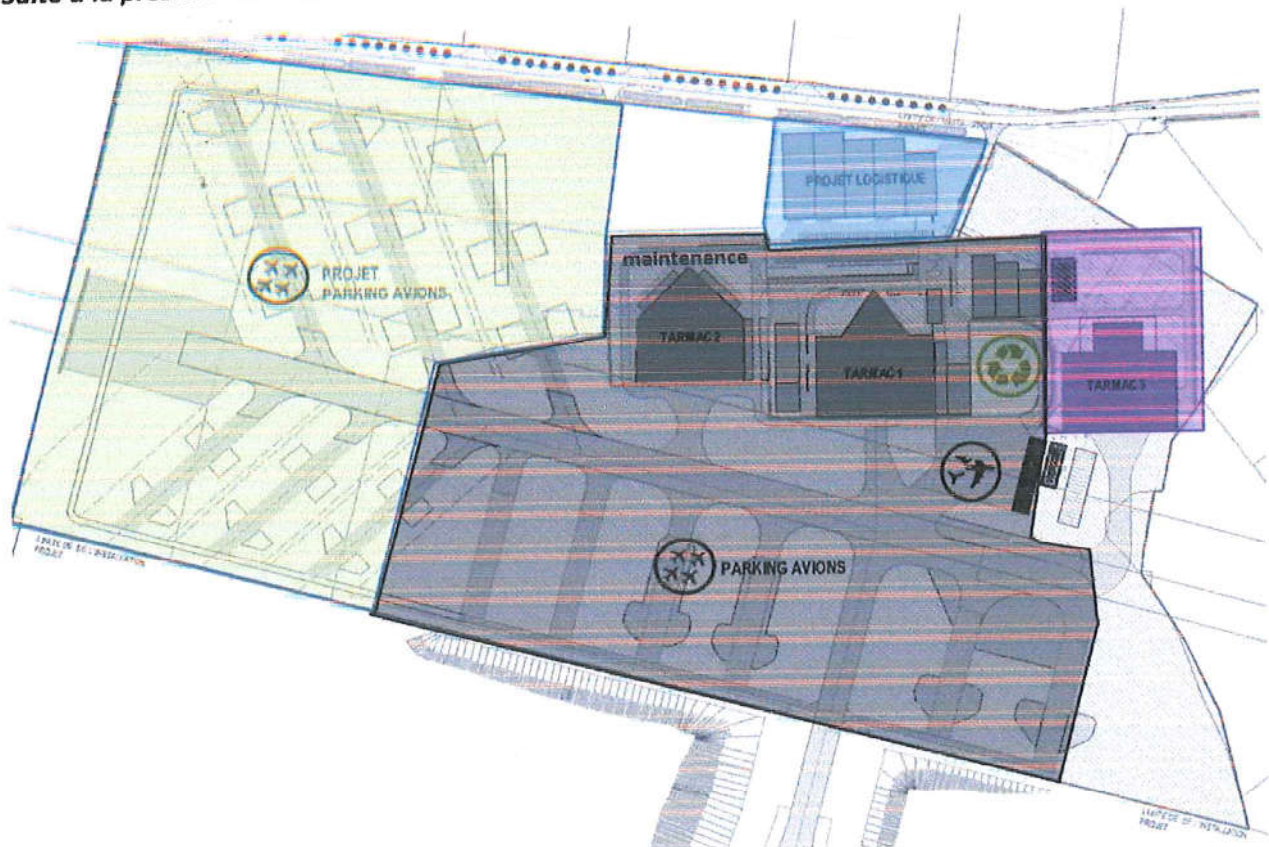
10/04/2012 : mise à jour nomenclature + arrêté complémentaire pour parking avion et entrepôt 1300 m<sup>2</sup>

16 juin 2014 : arrêté complémentaire pour TARMAC 2 (activité de R&D)

13 avril 2015 : mise jour nomenclature du 1er juin 2015 + entrepôt 2293 m<sup>2</sup> (porter à connaissance)



**Suite à la présente demande**



Construction hangar de stockage (2018 - par société Louit)

Construction parking avion (2018 – construit par la ZAC Pyrenia)

Construction hall de maintenance selon APC du 10 aout 2017. Chantier interrompu en 2018, seuls les terrassements préparatoires ont été effectués

• Demande de précision sur le bilan GES du site

On se propose d'évaluer ici les émissions de CO<sub>2</sub>, principal gaz à effet de serre émis sur le site de TARMAC AEROSAVE, liées au fonctionnement des chaudières.

Les émissions de CO<sub>2</sub> issu des chaudières actuellement en place sont estimées dans le tableau suivant :

	Quantité consommée t/an	PCI GJ/t*	GJ	kwh	CO <sub>2</sub> g/kwh	CO <sub>2</sub> t/an
Gaz	0,9156	48	43,9488	12208	200	2,4
Gasoil	127	42	5334	1481625	270	400
<b>Total :</b>						<b>402</b>

Les émissions de CO<sub>2</sub> issu des chaudières actuellement en place ainsi que de la chaudière supplémentaire liée à l'activité peinture, sont estimées dans les tableaux suivants.

Cas d'une chaudière supplémentaire fonctionnant au fioul :

	quantité consommée t/an	PCI GJ/t*	GJ	kwh	CO <sub>2</sub> g/kwh	CO <sub>2</sub> t/an
Gaz	0,9156	48	43,9488	12 208	200	2,4
Gasoil	169	42	7 098	1 971 611	270	532
Fioul	180	40	7 200	1 999 944	270	540
<b>Total :</b>						<b>1075</b>

\*source ademe

Cas d'une chaudière supplémentaire fonctionnant au gaz :

	quantité consommée t/an	PCI GJ/t*	GJ	kwh	CO <sub>2</sub> g/kwh	CO <sub>2</sub> t/an
Gaz	0,9156	48	43,9488	12 208	200	2,4
Gasoil	169	42	7 098	1 971 611	270	532
Gaz	150	48	7202	1999944	200	400
<b>total :</b>						<b>935</b>

\*source ademe

Dans tous les cas, les émissions de CO<sub>2</sub> sont en augmentation en raison du chauffage du nouveau hall Tarmac 3 (entre 500 et 700 t CO<sub>2</sub>/an).

Le choix d'une chaudière au gaz en lieu et place d'une chaudière fonctionnant au fioul permettrait une économie de 140 t CO<sub>2</sub>/an.

Historiquement, le choix de TARMAC AEROSAVE s'était porté sur une chaudière fonctionnant au fioul. Néanmoins, ce choix pourra être reconsidéré au moment de la mise en œuvre de la chaudière, en concertation avec les services de la DREAL.

Octobre 2019

TARMAC AEROSAVE SAS





## 6. Autres remarques

- **Demande de précision sur le dispositif débourbeur en amont de la cuve de collecte**

A ce stade, il n'est pas envisagé de mettre en œuvre un débourbeur en amont de la cuve de collecte. En effet, les eaux sont évacuées vers une unité de traitement agréée pour la prise en charge de tels effluents.

Cependant, la cuve de stockage est implantée de sorte à permettre une installation ultérieure d'un tel équipement si cela s'avérait utile.



Pièce annexée  
n° 21 E



Figure 21 : Fourré favorable au cortège des oiseaux des milieux semi-ouverts.



Figure 22 : Milieux d'observation de la Fauvette pitchou.

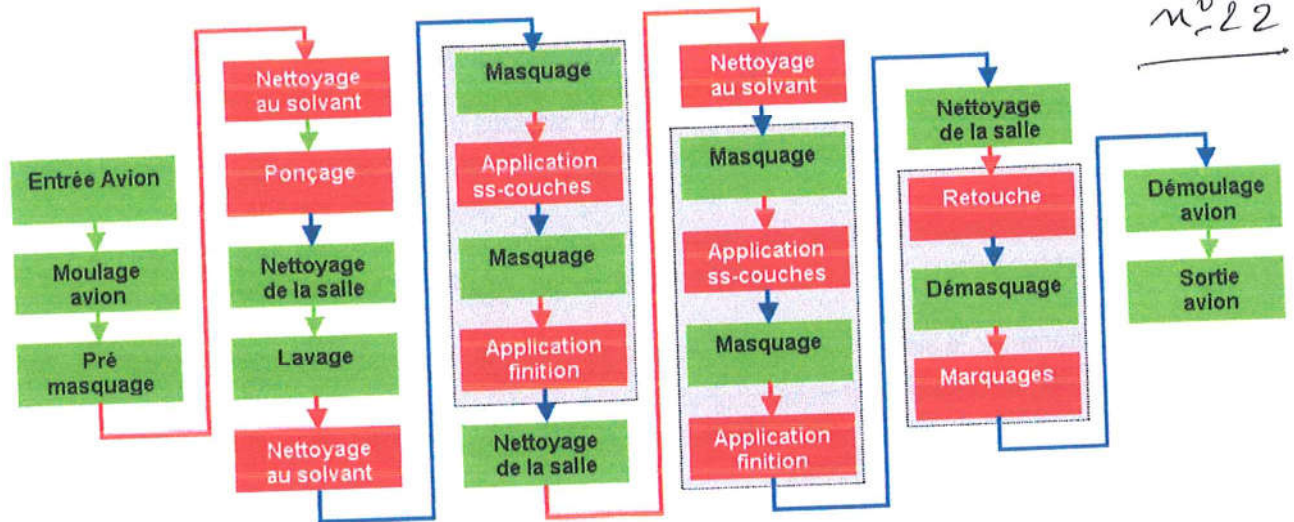


FIGURE 83 : LOGIGRAMME DES PHASAGES POSSIBLES DE L'ACTIVITE PEINTURE

Nota : les fonds grisés indiquent les 3 étapes possibles d'application peinture : Fuselage (ou voilure), puis Voilure (ou fuselage), puis Retouches si besoin est.

Ce schéma distingue :

- Des phases « rouges », durant lesquelles peuvent exister des risques d'inflammation du fait de la présence de peinture, ou de poussières de ponçage,
- Des phases « vertes », durant lesquelles ces risques sont absents du fait de l'absence de ces sources.

Lors des phases rouges (matérialisées par un feu de signalisation rouge au-dessus des portes d'accès), l'accès aux salles est strictement limité aux personnels équipés de protections individuelles, en particulier respiratoires (prévention des expositions professionnelles) et à des matériels adaptés à l'utilisation en atmosphères explosives.

Le passage d'une phase rouge à une phase verte (transitions indiquées en bleu sur le schéma ci-dessus) est commandé et signalé par le Chef d'Equipe, il est conditionné par le strict respect des procédures imposant un temps de 30 min de temporisation en fin de phase.

En dehors de risques liés aux ATEX, les risques du process de peinture des aéronefs sont :

- les chutes dues au travail en hauteur sur les docks.
- une pollution accidentelle locale du sol et de l'eau liée à une fuite ou une égoutture accidentelle.

Pièce annexée  
n° 23 A.

Robert Monier  
Commissaire enquêteur  
07 82 21 86 66  
jr.monierange.fr

à

Madame Eve Ballouhey  
Chef de projet  
  
Société Suez.

**Envoi par e.mail**

Séméac, le 12 octobre 2019.

Objet : Demande d'informations.

Madame,

Comme suite à nos récents échanges téléphoniques concernant le dossier de demande déposé par la société Tarmac Aérosave (dénommé l'exploitant) relatif à des projets devant faire l'objet d'une enquête publique prévue du 04 novembre au 06 décembre 2019, pour laquelle j'ai été nommé par Décision de M. le Président du Tribunal Administratif de Pau du 25 juillet 2019, n°E19000115/64, et en préalable à ma visite du 18 octobre sur le site de la société à Azereix, je vous saurais obligé de bien vouloir me renseigner sur les points suivants qui ne figurent pas dans le dossier de demande :

1- Quelles sont les mesures de protections collectives et individuelles prévues pour les intervenants dans l'atelier peinture ?

2- Le dossier indique que le projet d'extension induit la soustraction de 23,3 ha à l'agriculture, sans conséquence notable sur les activités agricoles voisines.

- s'agissant du nouveau parking P4 (18.000 m<sup>2</sup>) situé au sud du site, il est précisé qu'il est construit par le Syndicat Mixte Pyrenia (aménageur de la ZAC) sur ses propres parcelles et qu'il est loué à l'exploitant.

Ces terrains ont-ils été acquis aux fins de construction du parking, en réduction des terres agricoles, et si oui quand et selon quelles modalités ?

- Le nouveau bâtiment de stockage L2 (8.500 m<sup>2</sup>) aurait été construit par un investisseur externe et loué à l'exploitant. Quel est le nom de cet investisseur ? Qui est propriétaire du terrain sur lequel est positionné le bâtiment ? Le terrain a-t'il été acquis aux fins de construction du parking, en réduction des terres agricoles, et si oui quand, par qui et selon quelles modalités ?

- Le projet prévoit l'augmentation de la superficie du taxiway de 25.000 m<sup>2</sup> à 34.300 m<sup>2</sup>, soit + 9.300 m<sup>2</sup>. Les terrains ont-ils été acquis aux fins de construction du parking, en réduction des terres agricoles, et si oui, quand, par qui et selon quelles modalités ?

En vous remerciant, par avance, des réponses que vous voudrez bien apporter à mes demandes, je vous prie, Madame, de croire à l'assurance de ma considération la meilleure.

Robert Monier.





Pièce annexée  
n° 23 B



## PRECISIONS APPORTEES AU COMMISSAIRE ENQUETEUR

EXPLOITATION D'UNE PLATE-FORME DE STOCKAGE, DE  
MAINTENANCE, DE DECONSTRUCTION ET DE PEINTURE  
D'AERONEFS

DOSSIER DE DEMANDE DEPOSE PAR LA SOCIETE TARMAC  
AEROSAVE - AZEREIX (65)

23 Octobre 2019

La société TARMAC AEROSAVE porte un projet de développement d'une nouvelle activité peinture et d'extension des parkings avions sur son site d'Azereix.

Par décision en date du 25 juillet 2019, le Président du Tribunal Administratif de Pau a désigné Monsieur Robert Monier en tant que commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique relative à ce projet.

La présente note entend répondre aux questions formulées oralement ou par écrit, lors des échanges entre M.Monier et Tarmac AEROSAVE, en prévision de l'enquête publique.

« Quelles sont les mesures de protection collectives et individuelles prévues pour les intervenants dans l'atelier peinture ? »

Le DDAE aborde le thème de l'hygiène et de la sécurité du personnel de l'installation dans la pièce 5 (Notice d'Hygiène et de sécurité) en rappelant les références réglementaires essentielles et quelques principes généraux.

On pourra préciser ici à titre d'exemple quelques mesures d'ores et déjà prévues, soit dans la **conception des équipements**, soit en termes de **procédures**. Elles peuvent trouver leur source soit dans les exigences réglementaires, soit dans les bonnes pratiques en vigueur dans la profession :

- **Protections collectives :**
  - La ventilation du bâtiment peinture est décrite en pages 42 et 43 du DDAE et son coût est estimé en page 261 à 1.190 million d'euros ; elle joue un rôle important dans le procédé mais elle permet également d'éviter la formation d'atmosphères contaminées ou explosives ;
  - Le pilotage du système de ventilation est automatisé afin d'intégrer de nombreux paramètres pour s'adapter au mieux aux conditions d'intervention (phase du chantier, température, hygrométrie, etc) ;
  - L'accès à la salle se fait par un sas qui permet de séparer physiquement les différentes zones (locaux annexes) et de ne pas perturber la ventilation du bâtiment ;
  - Les locaux annexes, isolés de la salle de peinture, sont équipés de ventilations indépendantes ;
  
- **Protections individuelles :**
  - Des EPI spécifiques sont utilisés pour les interventions en salle peinture, en particulier les masques à adduction d'air, les gants néoprène ou les combinaisons intégrales de peinture ;
  - Le document unique, qui évalue les risques de santé et sécurité dans l'entreprise, sera mis à jour avant le lancement de l'activité afin d'intégrer l'activité peinture ; il précisera les moyens de protection individuels adaptés à chaque risques identifiées (procédure HSE en place) ;
  
- **Hygiène :**
  - L'interdiction de boire, manger ou fumer sur les postes de travail est indiqué dans le règlement intérieur et affiché ;

- Des sanitaires sont à disposition pour les douches du personnel ;
  - Les vêtements de travail sont fournis et nettoyés par TARMAC AEROSAVE ;
  - Le principe du double vestiaires (vestiaire « ville » et vestiaire « peinture » avec EPI et équipements spécifiques) n'est pas à ce stade intégré au projet mais il paraît pertinent d'étudier sa faisabilité ; cela ne remettra pas en question la mise en place de double casiers dans le vestiaire « ville »
- 
- Surveillance et contrôles :
    - Une surveillance médicale est réalisée annuellement ;
    - Une surveillance de l'exposition des salariés, par poste sera régulièrement effectuée ;
    - Un contrôle du bon fonctionnement des installations de ventilation sera réalisé annuellement ;
  
  - Zonage ATEX : le zonage ATEX est réalisé est permet d'assurer la mise à disposition de matériel adapté ;
  
  - La formation du personnel sur les risques généraux et spécifiques est renouvelée régulièrement (procédure RH existante) ;

D'autres moyens encore pourront être mis en place par la suite dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue des modalités d'exploitation.

Enfin, TARMAC AEROSAVE prévoit de travailler avec des prestataires spécialisés pour développer cette nouvelle activité peinture, afin de bénéficier de leur connaissance et de leur expérience dans le domaine.



« Le dossier indique que le projet d'extension induit la soustraction de 23,3 ha à l'agriculture, sans conséquence notable sur les activités agricoles voisines.

- s'agissant du nouveau parking P4 (18.000 m<sup>2</sup>) situé au sud du site, il est précisé qu'il est construit par le Syndicat Mixte Pyrenia (aménageur de la ZAC) sur ses propres parcelles et qu'il est loué à l'exploitant.

Ces terrains ont-ils été acquis aux fins de construction du parking, en réduction des terres agricoles, et si oui quand et selon quelles modalités ?

- Le nouveau bâtiment de stockage L2 (8.500 m<sup>2</sup>) aurait été construit par un investisseur externe et loué à l'exploitant. Quel est le nom de cet investisseur ? Qui est propriétaire du terrain sur lequel est positionné le bâtiment ? Le terrain a-t'il été acquis aux fins de construction du parking, en réduction des terres agricoles, et si oui quand, par qui et selon quelles modalités ?

- Le projet prévoit l'augmentation de la superficie du taxiway de 25.000 m<sup>2</sup> à 34.300 m<sup>2</sup>, soit + 9.300 m<sup>2</sup>. Les terrains ont-ils été acquis aux fins de construction du parking, en réduction des terres agricoles, et si oui, quand, par qui et selon quelles modalités ?

Rappelons au préalable que les références cadastrales des parcelles concernées par le projet, ainsi que les noms de leurs propriétaires, sont détaillés en pages 11 et 12 du DDAE. Il est également précisé, en page 11 : « D'une manière générale, les parcelles sur lesquelles sont construits les bâtiments sont la propriété de TARMAC AEROSAVE tandis que celles abritant les infrastructures aéroportuaires sont la propriété de la ZAC PYRENIA, et sont louées par Tarmac Aerosave. »

En effet, les installations exploitées par TARMAC AEROSAVE sont implantées au sein de la ZAC PYRENIA, développée par le syndicat du même nom, créé en 2005 (cf page 80 du DDAE). PYRENIA est chargé d'aménager et de développer la zone aéroportuaire via la commercialisation de foncier d'entreprises et l'accompagnement de porteurs de projets industriels.

A noter que les premières parcelles sur lesquelles la société TARMAC AEROSAVE s'est implantée au démarrage de l'activité, en 2007-2008 (bâtiment Tarmac 1 et première zone de parking), étaient situées dans la réserve de l'aéroport donc en dehors de la ZAC mais sur des parcelles appartenant à PYRENIA. Les parcelles sur lesquelles se trouvent le bâtiment ont été achetées à PYRENIA par TARMAC AEROSAVE, tandis que les premières zones de parking ont été aménagées par PYRENIA qui les a ensuite louées à TARMAC AEROSAVE.

Par l'arrêté du 18 mars 2009, les travaux de création de la ZAC ont été déclarés d'utilité publique.

Entre 2014 et 2016, Pyrénia a donc procédé à l'achat des parcelles, de préférence par vente amiable, ou, à défaut, par procédure d'expropriation.

La SAFER a été chargée, par convention de mise à disposition, de la gestion de l'ensemble des terrains agricoles dans la ZAC et hors ZAC (stock foncier pour les exploitants agricoles impactés). L'objectif visé est de faire en sorte que les terrains non encore utilisés pour un programme industriel restent en

culture, et que les exploitants impactés par la création de la ZAC retrouvent une superficie équivalente à l'extérieur de la ZAC.

Rappelons en effet que l'autorisation de la ZAC PYRENIA s'est accompagnée de deux mesures compensatoires phares, allant au-delà des strictes exigences réglementaires :

- L'achat de terrains agricoles à l'extérieur de la ZAC (34 à 35 ha) afin de repositionner les exploitants agricoles concernés ;
- La réalisation d'un Aménagement Foncier Agricole et Forestier, sur plus de 1800 ha, visant à rationaliser le foncier agricole tout en assurant les dessertes foncières et en préservant les espaces naturels d'intérêt (prairies, haies, etc).

C'est donc le syndicat qui se charge, au sein de la ZAC, de l'achat des parcelles, de l'aménagement de la voie d'accès et des réseaux, puis de la commercialisation des parcelles. Rappelons que « le schéma directeur de PYRENIA prévoit à terme la commercialisation, pour industrialisation, de toute la zone ouest de l'aéroport » (page 80 du DDAE). Ce schéma est présenté sur la figure ci-jointe :

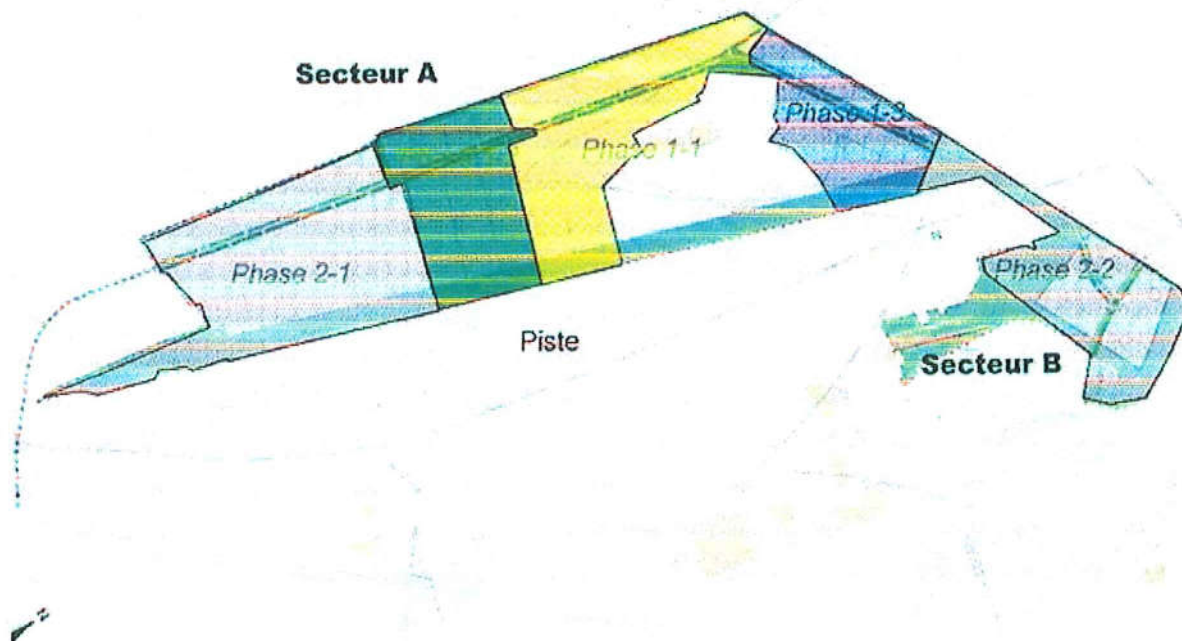


Schéma directeur du phasage d'industrialisation de la ZAC Pyrenia

Comme indiqué dans le DDAE (page 25) le hangar de stockage L2 a été construit par un investisseur local. Il s'agit de l'entreprise Louit, qui a acheté les terrains au syndicat PYRENIA aux fins d'y construire des locaux de logistique et de les louer à la société TARMAC AEROSAVE.

Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale : choix du type du chaudière

TARMAC AEROSAVE confirme que la chaudière du bâtiment peinture présentée dans le dossier est une chaudière au fioul, mais que, au vu des différentes remarques des services instructeurs sur le sujet, et dans une optique d'amélioration du bilan GES, ce choix pourra être reconsidéré au profit d'une chaudière à gaz.

Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale : avancement des travaux de gestion séparative des eaux de process et choix du prestataire en charge de la collecte et du traitement des eaux de process

Ces travaux consistent à isoler hydrauliquement la zone de découpe afin de pouvoir gérer de façon séparative les eaux de process lors des phases de découpe (cf annexe 26 du DDAE).

La visite effectuée sur site le 18 octobre a permis de constater l'avancement de ces travaux :

- La cuve de collecte, les réhausses de voirie et les réglettes de détournement des eaux ont été mises en place ;
- Les derniers caniveaux côté nord-est et la vanne de gestion des flux doivent être mis en place avant la fin du mois d'octobre.

A date, un contrat d'une année a été passé avec la société PSI (Lannemezan) pour assurer la collecte et le traitement de ces effluents.



Complément biodiversité demandé par l'Autorité Environnementale : pourquoi une seule journée en hiver ?

Le DDAE s'appuyait initialement sur l'étude d'impact relative à la ZAC. Or, cette étude est apparue trop ancienne selon l'Autorité Environnementale, qui a demandé un complément sur le sujet.

Dans les délais impartis pour apporter les réponses attendues, un passage hivernal s'imposait. Rappelons les conclusions du bureau d'études mandaté : « Dans le cadre de l'analyse à la suite de la visite de terrain hivernale en janvier 2019, les enjeux concernant la biodiversité apparaissent globalement faibles. En effet, les enjeux concernant les milieux naturels et la flore sont considérés, en l'état actuel du site, comme négligeables. Les habitats présents sont essentiellement fortement anthropisés voire artificialisés et la flore présente des cortèges banals. Aucune zone humide n'a été identifiée au sein de l'aire d'étude. »

Par ailleurs, une étude complémentaire va être réalisée par le bureau d'études Biotopie à partir de fin 2019 et sur l'année 2020, notamment sur les terrains d'emprise actuels du site de TARMAC AEROSAVE.

Enfin, précisons que le syndicat PYRENIA, en tant qu'exploitant de l'aéroport, a passé une convention avec une association naturaliste spécialisée dans le suivi des zones naturelles au sein des aéroports (Aéro Biodiversité). Cette association intervient sur une dizaine d'aéroports métropolitains, selon un protocole validé par le Muséum National d'Histoire Naturelle. Elle est chargée de recenser les différentes espèces de la faune et de la flore qui colonisent les prairies aéroportuaires et de mettre en œuvre d'éventuelles mesures de préservation.

**Syndicat mixte PYRENIA**

**A l'attention de  
M. Le Houelleur et Mme Barragat,**

**Contact :**  
**Robert Monier**  
**24 rue Aubert-Salles**  
**65600 Séméac**  
**Tél : 07 82 21 86 66**  
[jr.monier@orange.fr](mailto:jr.monier@orange.fr)

**envoi par e.mail**

**Séméac, le 18 octobre 2019.**

Objet : demande de renseignements sur les mesures compensatoires éventuelles liées à l'artificialisation des terrains loués à la société Tarmac Aerosave dans le cadre de son projet d'extension d'activités.

**Madame, Monsieur,**

Comme suite à l'information que vous a donnée, ce jour, Monsieur Médan et à la conversation téléphonique que j'ai eue avec Madame Barragat, dans le cadre de l'enquête publique, que je conduirai du 04 novembre au 06 décembre 2019, relative au projet d'extension des activités de la société Tarmac Aerosave, je vous saurais gré de bien me vouloir me communiquer les renseignements concernant les points ci-après.

S'agissant des parcelles louées à la société précitée pour :

- l'implantation du nouveau parking P4,
- l'extension du Taxiway,

Y a-t-il eu, dans le cadre du principe environnemental ERC (éviter-réduire-compenser), des mesures environnementales dites "de compensation" liées à l'artificialisation des parcelles prises par le Syndicat mixte Pyrenia et, si oui, lesquelles ?

Plus généralement, l'artificialisation des parcelles liée à l'implantation des activités sur la ZAC gérée par le Syndicat mixte Pyrenia, donne t'elle lieu à des mesures environnementales dites "de compensation" et, si oui, lesquelles ?

En me tenant à votre disposition pour toutes précisions utiles et en vous remerciant par avance de votre réponse, je vous prie, Madame, Monsieur, de bien vouloir agréer l'expression de ma considération la plus distinguée.

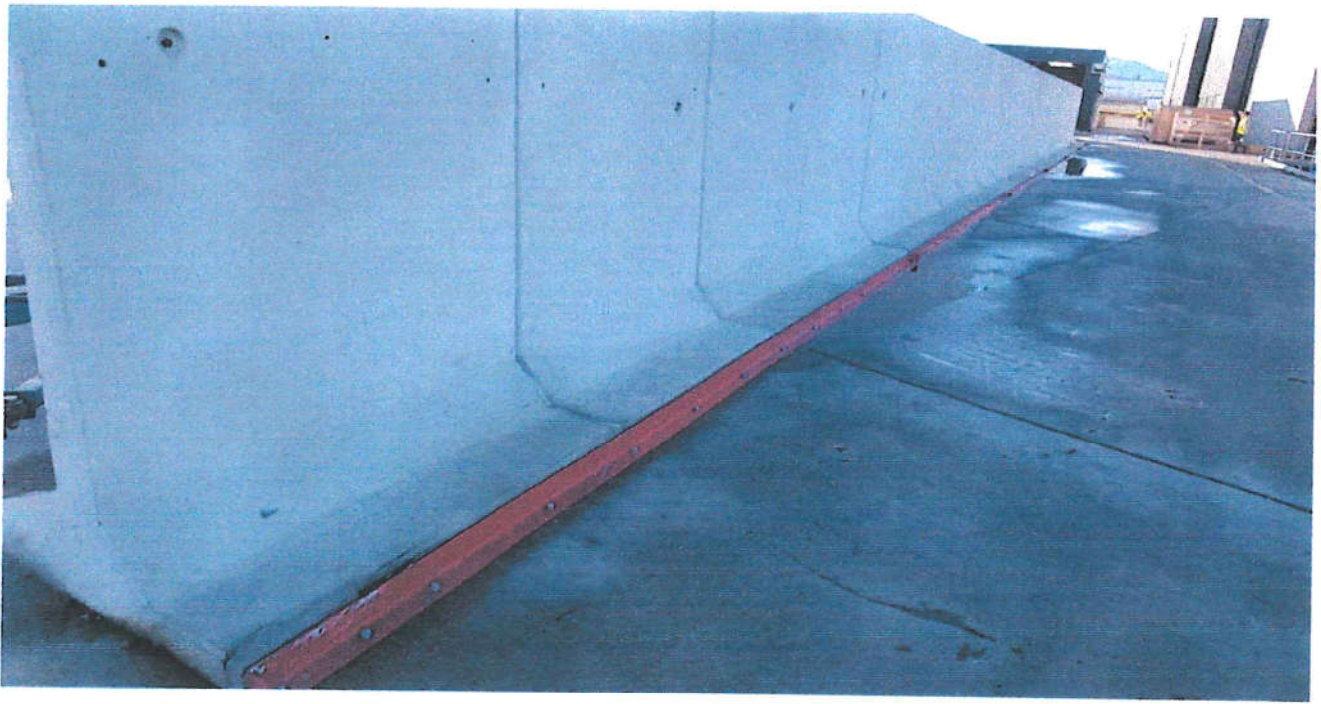
**Le commissaire enquêteur**

**Robert Monier.**

**Copies : Mme Ballouhey, M. Médan.**







1 - Mur divisionnaire Ouest



2 - Vanne de séparation eaux pluviales





3- Camiveau de collecte nord.



4- Camiveau de collecte est.





5 - Cariveau de collecte Ouest



6 - Mur dimensionnaire Nord



Pièce annexée  
n° 26

Robert MONIER Commissaire Enquêteur	Décision du 25/07/2019 N° E19000115/64
----------------------------------------	-------------------------------------------

Enquête publique relative à la demande de la société Tarmac Aéosave d'exploiter une nouvelle activité de peinture sur aéronefs, de créer de nouvelles aires de parkings d'avions ainsi qu'un hangar lié au stockage logistique.

**Texte de l'observation reçue le 06 décembre 2019 par voie électronique sur le site dédié de la Préfecture des Hautes-Pyrénées.**

***Emetteurs : Dominique et Jean Rouzaud 5 rue Aristide-Briand 65380 Ossun.***

« La plaine va encore subir sur 12000 m2 une nouvelle implantation de hangars cela ne va pas dans le sens d'une amélioration de la qualité de vie et de la lutte contre le réchauffement climatique bien au contraire.

Ce bâtiment une fois de plus impacte visuellement la magnifique plaine d'Azereix-Ossun et affecter la vue sur la chaîne de Pyrénées, qui petit à petit disparaît sous le bitume, l'acier, le béton et cette grande casse d'avions.

La réduction importante des surfaces cultivables va favoriser encore la pollution des sols agricoles pour compenser par un apport d'engrais et de pesticides la perte de production.

Cette pollution se retrouve dans les nappes déjà fortement polluées par les pesticides, engrais, bitumes, nitrates, il faudra y ajouter les produits dangereux et mal collectés de l'activité aérienne, voir le rapport.

Avis émis le 06/10/2018 et le 09/09/2019 par la MRAe :

“ Dans le cadre de cette surveillance, les rejets du collecteur général et les 3 piézomètres présentent régulièrement des concentrations de tributylphosphates non négligeables et mettent en évidence que les modalités de gestion des eaux actuelles ne sont pas adaptées pour piéger ou traiter cette pollution, et engendrent une pollution chronique des eaux souterraines par infiltration. C'est plus particulièrement le cas pour les eaux issues de l'unité de démantèlement (eau refroidissant la scie de découpe) et du lavage des aéronefs.”

“ Sur la forme, la MRAe indique que l'étude d'impact n'est pas de lecture facile et manque de cartes de synthèse comme, par exemple, celle des eaux de ruissellement sur l'ensemble du site. La MRAe relève que la solution privilégiée pour la gestion des eaux pluviales et de certaines eaux industrielles demeure l'infiltration dans des terrains fortement perméables, alors même que cette gestion a entraîné une pollution des eaux souterraines. Seules des actions curatives sont envisagées en cas de pollutions



constatées dans le cadre du suivi. Dans l'état proposé de la gestion des eaux, la MRAe estime que le projet est susceptible d'impacter négativement les masses d'eau souterraines dont certaines ont un caractère stratégique. La MRAe juge indispensable que des solutions préventives visant à éviter l'infiltration des eaux pluviales soient mises en place dès à présent à l'échelle du site, en particulier pour la zone de démantèlement (D1) pour laquelle une étude technique est seulement en cours. Un suivi semestriel de l'état des sols au niveau de l'aire de stationnement P4 est prévu mais aucune analyse des sols n'a été réalisée. La MRAe recommande donc qu'une analyse des sols soit réalisée afin de disposer d'un état de référence permettant d'évaluer rigoureusement la dégradation ou la non dégradation de la qualité des sols."

Les produits qui seront dans cette nouvelle activité sont particulièrement dangereux. Voir le descriptif général.

Tout cela pour développer une activité aérienne qui va à l'encontre de la lutte contre le réchauffement climatique.

Tous ces hangars devraient au minimum être recouverts de panneaux solaires pour atténuer ou compenser cette pollution mais rien n'est fait.

Cette zone départementale devient une véritable décharge de produits nocifs comme la future porcherie d'Ossun.

Après l'abandon de l'activité touristique qui génère pourtant des milliers d'emplois, on investit à grand renfort de fonds publics dans une activité industrielle discutable qui ne génère que quelques emplois, semble-t-il mal rémunérés soumis à la pollution, tout cela impacte négativement plus de deux cents hectares, un développement peu éthique pour la Bigorre.

Nous demandons à connaître les dangers actuels et futurs générés par les polluants de cette activité industrielle sur de l'eau potable, l'environnement de la commune d'Ossun, ses habitants et les salariés de ces entreprises.

Sincères salutations. »

Robert MONIER Commissaire Enquêteur	Décision du 25/07/2019 N° E19000115/64
----------------------------------------	-------------------------------------------

Enquête publique relative à la demande de la société Tarmac Aéosave d'exploiter une nouvelle activité de peinture sur aéronefs, de créer de nouvelles aires de parkings d'avions ainsi qu'un hangar lié au stockage logistique.

*envoi par e.courrier*

**Destinataires :**

**Mme Eve Ballouhey (Chef de Projets BL Infrastructures société Suez),  
M. Sébastien Médan (Directeur Exploitation société Tarmac Aérosave).**

**Objet : Procès-verbal d'observation.**

Madame, Monsieur,

L'article R 123-18 du Code de l'Environnement précise qu'après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur présente, dans un délai de huit jours, les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal au responsable du projet, plan ou programme. Le destinataire du procès-verbal ayant, ensuite, un délai de 15 jours pour y apporter d'éventuels commentaires et réponses.

Comme je vous en ai informé lors de nos récents entretiens téléphoniques, l'enquête publique que j'ai menée du 04 novembre au 06 décembre 2019 a donné lieu à une seule observation transmise par voie électronique sur le site ad hoc de la Préfecture des Hautes-Pyrénées.

Cette observation a été adressée le 06 décembre 2019 à 14h38, soit après la clôture de l'enquête qui a eu lieu, réglementairement, le même jour à 12h. Néanmoins, j'ai décidé d'intégrer cette observation dans le rapport d'enquête, de l'analyser et d'y répondre, conformément à la mission pour laquelle j'ai été désigné par M. le Président du Tribunal Administratif de Pau par décision du 25/07/2019. En effet, l'absence d'autres observations fait que celle précitée n'est pas redondante. Par ailleurs, on notera que cette dernière a été transmise le jour même de la clôture de l'enquête publique (et, donc, qu'elle a pu l'être). Enfin, écarter cette observation ne me paraît pas convenable ne serait-ce que parce qu'elle a été

faite dans le cadre d'un processus de participation citoyenne. Je précise que le contenu du DDEA et de nos différents échanges au cours de l'enquête, fournissent les éléments de réponse que j'utiliserai.

Vous trouverez donc, ci-après, le procès-verbal présentant cette observation.

**Points soulevés par l'observation reçue le 06 décembre 2019 par voie électronique.**

*Emetteurs : Dominique et Jean Rouzaud 5 rue Aristide-Briand 65380 Ossun.*

- => Impact visuel négatif du nouveau bâtiment sur le paysage.
- impact visuel négatif sur la plaine d'Azereix-Ossun et la vue sur la chaîne des Pyrénées qui, petit à petit, disparaît sous le bitume, l'acier, le béton et le démantèlement d'avions.
- => Impact des activités sur la pollution des sols agricoles et de la nappe.
- La réduction des surfaces cultivables favorise la pollution des sols agricoles et de la nappe par l'emploi de produits nocifs liés à la recherche du rendement.
- => problématiques présentées dans les avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (06/10/2018 et 09/09/2019).
- infiltration des eaux industrielles dans des terrains perméables.
- impact potentiel de l'activité sur les eaux souterraines.
- nécessité de solutions préventives afin d'éviter l'infiltration des eaux industrielles (zone de démantèlement).
- demande de réalisation d'une analyse de sols.
- => dangerosité des produits liés à la nouvelle activité peinture.
- => développement d'activités contraire à la lutte contre le réchauffement climatique.
- => proposition faite de recouvrir les hangars de panneaux solaires afin d'atténuer la pollution.
- => demande d'information sur les risques générés par les polluants sur l'eau potable, l'environnement des habitats humains et les salariés de l'entreprise.

\*

Je vous remercie de bien vouloir m'accuser réception du présent procès-verbal, sans formalisme, et par retour de courrier.

Vous avez la possibilité, dans un délai réglementaire de 15 jours, à compter de la réception de ce procès-verbal, de m'adresser si vous le souhaitez, vos notes et commentaires éventuels sur cette observation (le plus simple et le plus rapide étant que vous le fassiez sur ma boîte mail dont vous avez l'intitulé). Bien évidemment, j'inclurai vos éventuels commentaires en pièce annexe du rapport que je vais établir.

Dans l'attente, je vous prie, Madame, Monsieur, de croire à l'assurance de ma considération la meilleure.


Fait à Séméac, le 07 décembre 2019.

Le Commissaire Enquêteur




Robert MONIER.



 (https://assistance.orange.fr) (https://r.orange.fr/r/OGwebmail\_inbox)Monier  
Espace client


(https://r.orange.fr/r/Ohome\_accueil)

#AttrapezNoël 

(https://boutique.orange.fr/noel/)

Pièce remisée  
no 28Mail  

rechercher ...

nouveau |  supprimer |  répondre |  transférer |  déplacer vers | Imprimerboîte de réception  retour précédentsuiv 


jr.monier@orange.fr (7)

brouillons

envoyés (+999)

spam

corbeille

mes dossiers 

recovered-lost-fold...

1,42 Go utilisés / 10 Go

besoin de plus d'espace ?

<https://boutique.orange.fr/options/giga-mail-boite-messagerie>

## Re: TARMAC: pas de réponse à votre PV

Robert Monier

à : Eve Ballouhey

16/12/19 1.

détails 

Bonjour Mme Ballouhey,

Comme suite à notre entretien téléphonique de ce matin, je vous confirme que votre e.mail de ce jour, dont je vous accuse réception, est tout à fait suffisant.

Cordialement.

Robert Monier  
Commissaire enquêteur.

envoyé : 16 décembre 2019 à 10:24

de : Ballouhey, Eve (<mailto:eve.ballouhey@suez.com>)à : Robert Monier <[jr.monier@orange.fr](mailto:jr.monier@orange.fr) (<mailto:jr.monier@orange.fr>)>, MEDAN, Sebastien EXT (Tarmac Aerosave) (<mailto:sebastien.medan@tarmacerosave.aero>)

objet : TARMAC: pas de réponse à votre PV

Bonjour Monsieur Monier,

La société TARMAC AEROSAVE ne souhaite pas apporter de réponse suite à la remise de votre PV.

Souhaitez-vous un courrier plus formel, à joindre à votre rapport ?

Cordialement,

Eve BALLOUHEY

Chef de projets

BL Infrastructures

Recyclage et valorisation France

Tél. : +33 5 61 89 15 54

Mob: +33 6 72 99 71 11



SUEZ RV France