

Robert MONIER
COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Décision du 25/07/2019
N° E19000115/64

**Enquête publique relative à la demande de la société TARMAC
Aérosave d'exploiter une nouvelle activité de peinture sur
aéronefs, de créer de nouvelles aires de parkings d'avions,
d'augmenter ses superficies dédiées aux activités de
maintenance et de stockage logistique.**

Autorité organisatrice Monsieur le Préfet des Hautes-Pyrénées

Maître d'ouvrage Société TARMAC Aérosave

RAPPORT APRES ENQUETE

SOMMAIRE

1	PROCEDURE	3
1.1	OBJET DE L'ENQUÊTE	3
1.2	INFORMATION DU PUBLIC	4
1.3	VISITE DES LIEUX ET CONTACTS	5
1.4	DEROULEMENT DE L'ENQUETE	5
2	OBSERVATIONS ET DEMANDES DU PUBLIC	6
3	ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	6
4	LISTE DES PIECES ANNEXES	69

- Cinq exemplaires du présent rapport d'enquête et cinq exemplaires des conclusions du Commissaire Enquêteur ont été remis à **Madame Armelle Juilan, Préfecture des Hautes-Pyrénées Service de la coordination des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial (Pôle Environnement et Procédures Publiques)**. Y ont été joints les registres d'enquête ainsi que les pièces annexes.

- Un exemplaire du rapport et un exemplaire des conclusions ont été adressés par courrier (lettre suivie) à **M. le Président du Tribunal Administratif de Pau** (à cet exemplaire ont été jointes les pièces annexes concernant les plans, schémas et le procès-verbal relatif à l'observation reçue).

- Un procès-verbal relatif à la seule observation reçue du public a été présenté à l'exploitant dans le délai réglementaire (pièce annexe n°27). Le destinataire, ayant eu 15 jours pour adresser en retour d'éventuels commentaires a indiqué au commissaire enquêteur, par courriel du 16 décembre, qu'il ne souhaitait pas apporter de réponse au procès-verbal précité (voir pièce annexe n° 28).

=> On trouvera dans ce rapport entre parenthèses [] et () les commentaires, précisions et explications du commissaire enquêteur, ainsi que des définitions de termes techniques.

1- PROCEDURE.

Vu le courrier de Monsieur le Préfet des Hautes-Pyrénées enregistré le 24 juillet 2019, par Décision du 25 juillet 2019, n°E19000115/64, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Pau nous a désignés en qualité de commissaire enquêteur pour mener cette enquête (pièce annexe n°1).

Vu le code de l'environnement en ses articles L et R 122-1, L et R 123-1, par Arrêté en date du 11 octobre 2019, Monsieur le Préfet des Hautes-Pyrénées a pris la décision effective de l'enquête publique et en a prévu toutes les modalités. C'est ainsi que la durée de l'enquête a été fixée du lundi 04 novembre au vendredi 06 décembre 2019 (pièce annexe n° 2).

Conformément à l'article 7 dudit arrêté, nous avons tenu permanence dans les mairies d'Azereix et d'Ossun :

- le lundi 04 novembre 2019 de 09h à 12h (Azereix).
- le vendredi 22 novembre 2019 de 16h00 à 19h (Ossun).
- le vendredi 06 décembre 2019 de 09h à 12h (Azereix).

On indiquera que le délai entre la date de nomination du commissaire enquêteur et celle de la décision effective de mise à enquête est lié au fait que la DREAL, au vu du dossier finalisé, a judicieusement demandé à l'Autorité Environnementale de rendre un nouvel avis (ce qui a été fait le 09/09/2019 - voir pièce annexe n°21), l'exploitant ayant fourni un mémoire en réponse à ce nouvel avis le 02/10/2019 (voir pièce annexe n°20).

1-1 Objet de l'enquête.

L'enquête publique relative à la demande d'autorisation, d'exploiter une nouvelle activité de peinture sur aéronefs, de créer de nouvelles aires de parkings d'avions, d'augmenter ses superficies dédiées aux activités de maintenance et de stockage logistique, déposée par la

société Tarmac Aérosave a pour but d'informer le public du contenu du projet élaboré conformément aux articles R 124-1 à 124-4, L 124-1 et 124-2 du code de l'urbanisme, de recueillir ses avis et d'apporter des réponses aux demandes et observations formulées, ainsi que d'établir un rapport et des conclusions présentant un avis motivé concernant le projet précité.

1-2 Information du public.

- PUBLICITE REGLEMENTAIRE -

L'avis d'enquête (voir pièce annexe n°3 A) a été publié par voie de presse dans les journaux locaux, rubrique annonces légales, La Nouvelle République des Pyrénées et La Semaine des Pyrénées, dans le respect du délai de 15 jours au moins avant le début de l'enquête, soit le 17 octobre 2019 (voir pièces annexes n°3 C et D). Le rappel a été inséré dans les huit premiers jours de l'enquête, soit les 05 et 07 novembre 2019 (voir pièce annexes n°3 E et F).

L'affichage de l'avis au public a eu lieu 15 jours avant la date de l'enquête et pendant toute sa durée, visible du public (panneau d'affichage des mairies des communes concernées, entrée du site de l'exploitant, aéroport TLP et dix emplacements de la D 936 (voir pièce annexe n°3 B).

On indiquera que l'exploitant a adressé aux services de la Préfecture et au commissaire enquêteur des procès-verbaux de constats établis par la SCP Miqueu-Toulouse, huissiers de justice attestant aux 18/10, 14/11 et 6/12 :

- l'affichage de l'avis d'enquête dans les six mairies concernées, à l'entrée du site de l'exploitant et à proximité (RD 936),
- la présentation de l'avis d'enquête et de l'arrêté préfectoral sur le site électronique ad hoc de la Préfecture des Hautes-Pyrénées.

On précisera que les rubriques 2718-1, 2791-1 et 2712-2 de la nomenclature des installations classées pour l'environnement déterminent un rayon d'affichage de 2 km pour l'enquête publique. En l'espèce, les communes concernées sont : Adé, Azereix (siège de l'enquête), Juillan, Lanne, Louey et Ossun.

Le dossier d'enquête et un registre d'enquête ont été mis à la disposition du public :

- en version papier, à la mairie d'Azereix (siège de l'enquête) et à celle d'Ossun aux heures d'ouverture.
- sur un poste informatique, libre d'accès, à la mairie d'Ossun aux heures d'ouverture.
- sur le site internet des services de l'Etat à l'adresse : <http://w.w.w.hautes-pyrenees.gouv.fr/enquetes-publiques-rl24.html> rubrique "enquêtes publiques programmées ou en cours".

Les observations et propositions relatives au projet ont pu, durant la durée de l'enquête, être :

- consignées par écrit sur les registres d'enquête ouverts dans les mairies d'Azereix et d'Ossun,
- envoyées par courrier à l'attention du commissaire enquêteur, à la mairie d'Azereix,
- transmises par courriel à pref-ddae-tarmac@hautes-pyrenees.gouv.fr.

- PERMANENCES EN MAIRIES D'AZEREIX et D'OSSUN.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition des personnes pour les renseigner et recevoir leurs observations :

- le lundi 04 novembre 2019 de 09h à 12h (Azereix).
- le vendredi 22 novembre 2019 de 16h00 à 19h (Ossun).
- le vendredi 06 décembre 2019 de 09h à 12h (Azereix).

A l'issue de la dernière permanence, le commissaire enquêteur a procédé à la clôture des registres.

1-3 Visite des lieux et contacts.

Préalablement à l'enquête publique, le commissaire enquêteur a :

- remis aux mairies d'Azereix et d'Ossun, après qu'ils aient été cotés et paraphés par ses soins, les dossiers de demande d'autorisation de l'exploitant ainsi que les registres d'enquêtes.

- rencontré :

Mmes Juilan (Préfecture 65), Dupriez (DDT 65 Service environnement), Etcheverry (DREAL 65-32), Bordenave (Directrice des services commune d'Ossun),
MM. Mercier (AFB 65), Ricaud (Maire d'Azereix).

- contacté :

M. Lagleize puis Mme Ballouhey (Chef de Projets BL Infrastructures société Suez) en charge du dossier pour le compte de la société Tarmac Aérosave,

M. Abrantès (Bureau d'Etudes Bi-Environnement),

M. Le Houelleur et Mme Barragat (Syndicat Mixte Pyrenia),

M. Sabathé (Bureau Veritas),

M. Uster (Société Biotope agence de Pau),

M. Castex (Conseil Départemental 65),

M. Seitre (Association Aéro Biodiversité),

Mme Belhom (MRAe Occitanie).

- effectué une visite du site le 18 octobre 2019, accompagné par M. Médan (Directeur exploitation environnement société Tarmac Aérosave) et Mme Ballouhey (Chef de Projets BL Infrastructures société Suez), avec qui il a eu, au préalable, une réunion de travail.

1-4 Déroulement de l'enquête.

L'enquête s'est déroulée régulièrement et les permanences assurées dans les mairies n'ont pas fait l'objet d'incident particulier.

Les habitants d'Azereix et d'Ossun ont pu prendre connaissance du dossier.

=> Le lundi 04 novembre 2019 de 09h à 12h.

Permanence à la mairie d'Azereix. Aucune personne ne s'est présentée. Au cours de cette permanence, le commissaire enquêteur a reçu la visite de Mme Ballouhey (Chef de Projets Suez).

=> Le vendredi 22 novembre 2019 de 16h00 à 19h.

Permanence à la mairie d'Ossun. Aucune personne ne s'est présentée.

=> Le vendredi 06 décembre 2019 de 09h à 12h.

Permanence à la mairie d'Azereix. Aucune personne ne s'est présentée.

2- OBSERVATIONS ET DEMANDES DU PUBLIC.

2-1 Observations portées aux registres d'enquête et par voie électronique.

Azereix

- *Permanence du lundi 04 novembre 2019.* Néant.
- *Permanence du vendredi 06 décembre 2019.* Néant.
- *Observations hors permanence.* Néant.

Ossun

- *Permanence du vendredi 22 novembre 2019.* Néant.
- *Observations hors permanence.* Néant.

Site informatique dédié Préfecture. 1 observation.

3- ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

- 3-1 La société TARMAC Aérosave.
- 3-2 Les activités de TARMAC Aérosave.
- 3-3 Etude d'impact.
- 3-4 Etude de dangers.
- 3-5 Problématiques.
- 3-6 Analyse des observations et demandes portées au registre d'enquête.

On indiquera que la première version du dossier a été déposée le 28 février 2017, et que son instruction ne relève pas des textes de l'ordonnance n° 2017-80 et du Décret n° 2017-81 sur l'autorisation environnementale qui sont entrés en vigueur au 1^{er} mars 2017.

La demande formulée par la société TARMAC Aérosave (TARMAC étant l'acronyme imagé de **Tarbes Advanced Recycling and Maintenance Aircraft Company**) concerne l'intégration d'une nouvelle activité de peinture d'aéronefs, la création de nouvelles aires de parkings d'avions, ainsi que l'augmentation de ses superficies dédiées à la maintenance et au stockage logistique. A savoir :

- la création d'une activité de peinture d'aéronefs dans le hall Tarmac 3 (à construire),
- l'extension de l'activité de maintenance par transformation du hall Tarmac 2 dont la superficie sera portée à 19.600 m2 (actuellement ce hall est dédié à une activité recherche et développement menée par la société Airbus).

Les projets précités relèvent du régime de l'autorisation.

- la création d'un nouveau bâtiment logistique (L2), d'une superficie de 8500 m2, destiné au stockage de pièces détachées incombustibles aux fins de revente (NIC n° 1510 et n° 1532).

Ce projet relève du régime de la déclaration.

- On indiquera, enfin, que l'exploitant a augmenté les capacités de stationnement d'avions, en créant au sud du site un nouveau parking (P4) d'une superficie de 18.000 m², doublant ainsi la capacité initiale.

=> Les terrains concernés.

Le dossier indique que le projet d'extension induit la soustraction de 15,9 ha précédemment dédiés aux activités agricoles, sans conséquence notable sur les autres activités agricoles voisines. Trois zones sont concernées par l'extension projetée :

- le nouveau bâtiment de stockage L2 (8.500 m²) qui a été construit par un investisseur externe et loué à l'exploitant.

- l'augmentation de la superficie du taxiway de 25.000 m² à 34.300 m², soit + 9.300 m².

- le nouveau parking P4 (18.000 m²) situé au sud du site. Il est précisé que ce parking est construit par le syndicat mixte Pyrenia (aménageur de la zone d'aménagement concertée (ZAC)) sur ses propres parcelles et qu'il est loué à l'exploitant. [On indiquera que le syndicat mixte Pyrenia est un établissement public composé du Conseil Régional Occitanie, du Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées et de la Communauté d'Agglomérations Tarbes-Lourdes-Pyrénées (TLP). Déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral de mars 2008, il est en charge de l'aménagement et du développement sur la zone aéroportuaire : d'un pôle d'activités liées principalement à l'aéronautique, de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport TLP. On indiquera que l'aménagement de la ZAC (187 ha) a fait récemment l'objet de plusieurs enquêtes parcellaires (conduites en avril-mai 2018, novembre 2018 et janvier 2019)]

64 parcelles cadastrées sur les communes d'Azereix et d'Ossun sont concernées (2 sont la propriété de la société Louit, 26 sont celles de l'exploitant et 36 sont celles du syndicat mixte Pyrenia).

Devant le peu de lisibilité des informations foncières contenues dans le dossier, le commissaire enquêteur a demandé, par courrier, au maître d'ouvrage de lui apporter des précisions s'agissant des terrains concernés par les extensions projetées (voir pièce annexe n° 23 A). Le maître d'ouvrage a répondu par courrier du 23 octobre 2019 (voir pièce annexe n° 23 B).

Tarmac 1 : parcelles et bâtiment propriété de l'exploitant.

Zones de parking : parcelles louées par l'exploitant au syndicat mixte Pyrenia.

Hangar de stockage L2 : parcelles et hangar loués par l'exploitant à l'entreprise Louit.

Tarmac 2 : parcelles et bâtiment propriétés de l'exploitant.

Tarmac 3 : parcelles propriétés de l'exploitant (bâtiment à construire).

Le dossier de demande d'autorisation soumis à enquête publique comprend les documents suivants :

- dossier de demande d'autorisation d'exploiter.

- résumé non technique.

- dossier de plans format A3.

Robert MONIER

Commissaire enquêteur

Décision du 25/07/2019

n°E19000115/64

- 29 pièces annexes.

Le tout constituant un ensemble volumineux.

S'agissant des pièces annexes, on indiquera que les principales concernent les domaines suivants :

- COV (composés organiques volatils) rejetés par l'activité peinture.
- Compléments gestion eaux pluviales parkings aéronautiques.
- Avis de l'Agence Régionale de Santé (12/04/2017).
- Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (06/10/2018 et 09/09/2019).
- Complément étude faune-flore.
- Etude technico-économique sur l'optimisation de la gestion des eaux sur le site (mai 2019).
- Etude sur l'infiltration des eaux pluviales.

Ont participé à la réalisation des études contenues dans les documents annexes, les sociétés : Apave Sudeurope, BI Environnement, Biotope, Antea group, Eco entreprises, Compagnie d'Aménagement des coteaux de Gascogne.

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter, fourni par la société TARMAC Aérosave, a fait l'objet de plusieurs versions. Il a été établi par M. Abrantes ingénieur environnement et énergies (Bi Environnement, filiale de la société Brunerie et Irissou, architectes, 2 rue de la Poudrière Albi).

Il est composé de 6 parties (dénommées "pièces") :

- Dossier administratif.
- Présentation des activités du site.
- Etude d'impact.
- Etude de dangers.
- Notice d'hygiène et de sécurité.
- Eléments graphiques et annexes.

[En préambule du présent rapport d'enquête, il convient de préciser qu'il existe un "marqueur" lié aux activités de l'exploitant qui constitue un point essentiel du dossier de demande d'autorisation ayant conduit à enquête publique. Il s'agit de la problématique concernant les incidences des activités de l'exploitant sur la pollution générée par l'infiltration des eaux industrielles et pluviales et son traitement.

A cet égard, on soulignera que :

- le dossier et les études en annexes traitent le sujet pour un total de 230 pages,
- les deux avis rendus par l'Autorité Environnementale et celui de l'Agence Régionale de Santé traitent de ce problème,
- la présente enquête publique devait, initialement, se tenir à l'automne 2018. Elle a été reportée au motif de contrôles de conformités au regard des prescriptions de l'arrêté préfectoral complémentaire n°10-004 du 10 août 2017. Ce dernier, dont le contenu est présenté plus avant, prescrivait, notamment, à l'exploitant de finaliser sous un an une étude technico-économique sur la suppression de l'infiltration des eaux de procédés et, sous deux ans, de mettre en œuvre, avec contrôle d'efficacité, la solution retenue.]

3-1 La société TARMAC Aérosave.

La société TARMAC Aérosave est sise sur le territoire des communes d'Azereix (section cadastrale D) et d'Ossun (section cadastrale F), pour une superficie de 40 hectares. Cette double implantation se retrouve sur les adresses postales (Azereix) et téléphoniques (indication annuelle sur l'emplacement commune d'Ossun). L'exploitant exerce, depuis 2009, ses activités dans les domaines du stockage d'avions avec maintien en condition opérationnelle, de maintenance légère et lourde, de démantèlement et de recyclage d'avions de ligne arrivés à la fin de leur vie économique.

Elle a obtenu une autorisation préfectorale au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) (AP n° 2007- 163-7 du 12/06/2007), complétée par :

l'AP n°2012-101-0011 du 10/04/2012 (création de 11.840 m2 d'aires imperméabilisées et d'un hangar de 1300 m2) et l'AP n° 2014-167-0086 du 16/06/2014 (intégrant un deuxième hall "Tarmac 2").

Par ailleurs, la société a obtenu, en mars 2009, l'agrément EASA (Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (n° FR 145 627).

Enfin, deux "porter à connaissance" ont été déposés le 13/04/2015 (notamment pour signalement de la construction d'un entrepôt de 2.293 m2 et la création d'un bâtiment de bureau), et le 19/12/2016 (création du hall de maintenance "Tarmac 3" afin d'augmenter les capacités de l'activité maintenance).

[On indiquera :

- d'une part que, régie par les livres I et V du code de l'environnement, une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) exerce des activités qui peuvent présenter des dangers ou nuisances pour la commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et des monuments. La loi définit et encadre les procédures relatives aux ICPE ainsi que leur gestion, afin de réduire les risques et impacts relatifs à ces activités.

- d'autre part que les textes régissant les enquêtes publiques sur les projets ICPE sont principalement les articles du code de l'environnement : L 123-1 à 123-16 (Livre I), L 512-2 (Livre V), R 123-1 à R 123-27 (Livre I), R 512-14 (Livre V)].

La société TARMAC a pour actionnaires des groupes reconnus : AIRBUS, SUEZ, SAFRAN.

Elle a son siège social à l'Aérodrome Tarbes-Lourdes-Pyrénées Azereix (65380). Son Président est M. Patrick Lecer. Le dossier a été suivi par M. Florian Lagleize puis Mme Eve Ballouhey (Chef de Projets société Suez).

En 2015, la société a employé 62 salariés et généré un chiffre d'affaire de 25 millions d'euros, soit, sur l'année précédente, des progressions respectives de 55% et 88%.

On précisera que la société employait 92 salariés en 2017 (le nombre d'intervenants présents sur le site pouvant atteindre 150 personnes (clients, sous-traitants, intervenants extérieurs)).

Robert MONIER
Commissaire enquêteur

Décision du 25/07/2019
n°E19000115/64

Le site de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées est le lieu "historique" de la société. Cette dernière est également implantée sur l'aéroport international de Teruel (Espagne) et l'aéroport de Franczal (près de Toulouse).

L'investissement concernant le projet soumis à enquête publique est estimé à 4 millions d'euros.

3-2 Les activités de TARMAC Aérosave.

3-21 Organisation du site, nature et volume des activités.

3-22 Description technique des installations.

3-23 Fonctionnement des activités.

3-24 Conditions d'exploitation.

3-25 Fluides et utilités.

3-21 Organisation du site, nature et volume des activités.

Le site de la zone aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées exerce quatre types d'activités principales relatives aux aéronefs : stockage, maintenance légère, déconstruction, transit et regroupement de déchets.

Ces activités sont réalisées sur des zones associées mais distinctes (aires de parking et de stockage des aéronefs, halls de maintenance, aire de déconstruction, atelier spécialisé, aire de transit et de regroupement des déchets).

Les activités comprennent les étapes suivantes : réception des aéronefs sur le site, mise en sécurité et stockage, maintenance légère liée au stockage et déstockage des aéronefs, déconstruction, tri, transit et valorisation des matériaux.

On indiquera que l'exploitant prévoit, à moyen terme, l'implantation sur une vingtaine d'hectares, dans la partie nord du site, d'un nouveau parking d'aéronefs.

=> **Stockage.** Le site peut accueillir simultanément 25 aéronefs (type A 300, A 320). La création de nouveaux parkings doublera cette capacité.

=> **Maintenance.** Le nombre d'opérations est d'une cinquantaine par an. Le projet permettra de le doubler.

=> **Déconstruction.** Depuis 2009, 80 avions ont été déconstruits (taux de récupération de plus de 90%).

=> **Transit et regroupement des déchets.** Ils proviennent des trois activités précitées. Il s'agit principalement de ferraille et de déchets industriels banals (DIB), mais aussi de déchets industriels dangereux (DID), de déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), de plastiques, mastics, tissus, d'éléments composites (fibres de verre, de carbone), d'éléments dangereux (kérosène, fongicide, bouteilles d'oxygène).

L'ensemble représente un total de 948 tonnes/an. Le poste principal étant l'aluminium (près de 60%).

Le projet d'activité peinture générera (à raison de 20 aéronefs/an) une consommation annuelle estimée à 24 tonnes de peinture, 44 tonnes de produits solvants (la quantité maximale de

solvants sur site est estimée à 2.000 L et à 2.400 T pour la peinture (il s'agit de produits inflammables classés dans la nomenclature ICPE en catégorie 2). Par ailleurs, il est prévu un rejet COV de 19 tonnes/an (produits se répandant facilement dans l'atmosphère). L'ensemble des déchets dangereux générés par l'activité peinture est estimé à 558 tonnes/an.

On précisera que la gestion, la traçabilité, le transport, la valorisation (réemploi, recyclage) et l'élimination des déchets industriels sont soumis aux règles du Code de l'Environnement, notamment la loi du 15 juillet 1975 complétée par la loi du 30 décembre 1988, la loi du 13 juillet 1992 et l'Arrêté du 29 février 2012.

3-22 Description technique des installations.

(Plans de la ZAC autour de l'aéroport, de l'organisation actuelle du site et de celle projetée : voir pièces annexes n° 4 à n° 6).

L'accès au site se fait par la RN 21 et la RD 936.

Les locaux administratifs se trouvent à l'entrée du site et à l'intérieur des halls. Un poste de garde contrôle les accès véhicules et piétons. Les visiteurs sont munis d'un badge provisoire. Le personnel permanent possède des badges nominatifs d'accès aux zones, selon le niveau d'autorisation.

Il existe un pont-basculé, géré par le poste de garde. Situé à l'entrée du site, il permet de consigner les tonnages des déchets acheminés entrants ou sortants, répertoriés par quantité, origine et destination. Les camions de déchets sont pesés. Leur déplacement se fait selon un plan de circulation. Des panneaux signalétiques indiquent les différentes zones. Le parking visiteur est situé à l'entrée du site et ceux du personnel le sont le long des voies de desserte des halls.

Le site comprend plusieurs accès secours pompiers. Il existe une réserve totale de 740 m³ d'eau dédiée à la lutte contre les incendies (dont un bassin pompier de 500 m³ qui sera détruit dans le cadre du projet et remplacé par une cuve aérienne du même volume).

Le site est clôturé d'un grillage aux normes aéronautiques et possède un portail motorisé.

Taxiway (dans les aéroports, c'est la dénomination des voies de circulation spécifiques aux avions). Les avions atterrissant sur l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, et destinés au site, empruntent un taxiway conduisant aux halls et aux aires de stockage. Sa superficie est de 25.000 m². Le projet l'augmentera de 9.300 m² afin de desservir les nouveaux parkings avions.

Stockage. Les aires couvrent une superficie de 17.000 m².

Maintenance. L'activité est actuellement assurée dans le hall "Tarmac 1" (superficie de 6.900 m², hauteur 40 m). Un atelier de 300 m² dédié aux moteurs et un auvent de 1.100 m² sont liés à ce hall. Le projet prévoit le déploiement de l'activité dans le hall "Tarmac 2" (superficie de 5.900 m² et une hauteur de 30 m.).

La partie des hangars dédiée à la maintenance constitue un ensemble fermé de plusieurs zones : atelier de réparation et d'entretien, atelier de travail mécanique de métaux et d'alliages, local fermé de rétention des substances consommables et de préparation toxique.

Déconstruction.

L'aire de déconstruction, en béton armé, est d'une superficie de 4.800 m². Elle comprend une pente d'écoulement des eaux pluviales vers un caniveau.

Transit et regroupement.

L'aire en béton de 3.370 m² est encaissée de - 2,5 m par rapport au reste du site afin de permettre un chargement des bennes par gravité. Elle sert, en majeure partie, à stocker les métaux issus de la déconstruction : bennes ferraille et DIB (niveau murs de soutènement), bennes huiles usagées, DIS et DEEE (placées sous l'auvent). Elle comprend une cuve enterrée de 100 m³ (stockage du kérosène vidangé). Elle comporte une pente (écoulement des eaux pluviales vers un regard).

Activité de peinture.

Il est prévu d'effectuer l'activité projetée dans le bâtiment "Tarmac 3" (6.500 m² et 750 m² de locaux annexes) non construit à ce jour. Le hall projeté comprendra de grandes portes (réception des aéronefs) et, à l'opposé, une porte coulissante pour la sortie des tracteurs d'aéronefs. L'activité de peinture sera équipée d'un système de ventilation spécifique. L'air sera soufflé par un ensemble de caissons soufflants circulaires et récupéré par des murs filtrants.

Le bâtiment abritera les activités de peinture complète d'un avion, de retouches mécaniques et de peintures.

L'air pollué sera dépoussiéré par les panneaux d'aspiration/filtration, puis rejeté par quatre cheminées disposées afin de prendre les vents dominants (débit maximum : 100.000 m³/h, diamètre : 0,8 m, hauteur : entre 27,9 et 39,4 m, vitesse d'éjection : > à 8 m/s).

Le hall Tarmac 3 sera composé : d'un atelier de peinture, de locaux dédiés à la préparation des peintures, de locaux technique (chauffage, ventilation).

Les locaux annexes avec dalle, murs et plafond en béton (caractère coupe-feu) seront dédiés au stockage de la peinture et sa préparation, le stockage des rouleaux de masquage, des solvants, des déchets, etc.

Le dossier de demande indique, pour Tarmac 3, un chauffage au fioul. Le carburant est stocké dans une cuve dédiée de 50 m³, placée à proximité du hall. L'exploitant précise, sans donner d'éléments chiffrés, que l'activité nécessite des conditions d'hygrométrie très exigeantes [On indiquera que ce type de chauffage, par rapport au chauffage au gaz (préconisé dans l'avis de la MRAe) représente un volume d'émission de COV de + 140 tonnes/an].

Le projet d'activité peinture prévoit l'emploi d'une trentaine de peintres se relayant par équipe de dix, pouvant générer autant d'embauches. Ces employés seront formés et équipés afin de répondre aux techniques particulières liées à l'activité.

Chronologie de construction des bâtiments sur le site.

=> Avant la demande relative au projet :

- 12/06/2007 : premier arrêté d'autorisation.

- 10/04/2012 : mise à jour nomenclature + arrêté complémentaire pour parking avion et entrepôt 1.300 m2.
- 16/06/2014 : arrêté complémentaire pour Tarmac2.
- 13/04/2015 : mise à jour nomenclature + entrepôt 2.293 m2 (porter à connaissance).

=> en suivant la demande relative au projet :

- 2018 : construction hangar de stockage (par société Louit).
- 2018 : construction parking avion (par ZAC Pyrenia).
- interrompue en 2018 : construction hall maintenance (seuls les terrassements préparatoires ont été réalisés).

3-23 Fonctionnement des activités.

3-231 Réception des aéronefs.

L'activité se fait dans le cadre de l'agrément reçu par la société concernant la réglementation européenne de maintenance EASA PART 145.

L'arrivée des aéronefs (quasiment vides de carburant) se fait par les pistes de l'aéroport (les moteurs entrent en camion par voie routière). L'aéronef est mis en sécurité (débranchement, désinfection, désarmement des portes et toboggans, roulage des pneus, etc.).

3-232 Stockage temporaire.

Il s'agit d'un parcage de durée variable avec opérations de maintenance. Les causes sont multiples : changement de propriétaire, problèmes financiers, etc. Il existe une offre de trois niveaux de stockage selon la durée d'immobilisation (de 3 à 24 mois). Le stockage est opéré en trois phases : préservation (configuration de stockage et protection), surveillance (contrôle hebdomadaire), dépréservation (sortie de stockage et remise en vol).

3-233 Maintenance.

La maintenance consiste à assurer la continuité de l'état d'exploitation d'un aéronef. Elle peut être légère ("line maintenance"), immobilisation de 2h à 2j, ou lourde pour des visites annuelles ou pluriannuelles ("Base maintenance"), immobilisation de 1 à 8 semaines.

Les opérations (planification, ordonnancement, organisation du chantier) se font à partir de plusieurs types de sources de données (opérateur, réglementation, suivi d'exploitation, etc.).

Les produits concernés par l'activité sont essentiellement : Jet Oil2 et Skydrol LD4 (fluides hydrauliques) pour des quantités utilisés de 10 kg/j chacun.

3-234 Déconstruction.

La déconstruction consiste au démontage de l'aéronef afin de séparer les constituants par filière de valorisation. Elle comprend plusieurs étapes : mise en sécurité (dont vidange des réservoirs), dépose et gestion des pièces détachées, désassemblage de l'intérieur (tri au sol), déconstruction de carcasse, tri et conditionnement, recyclage et valorisation des matériaux (circuit secondaire ou réintégration comme matière première dans la production industrielle).

3-235 Tri, transit, regroupement des déchets.

Les procédures et transports sont adaptés aux types de déchets : DEEE, pneus usagés non réutilisables, DID, etc. Les déchets sont orientés vers les filières de valorisation ad hoc en fonction des caractéristiques physico-chimiques de chaque déchet ou produit, et par camions appropriés.

3-236 Projet activité peinture.

Les étapes suivantes se renouvellent pour chaque produit nouveau appliqué.

=> Mise en peinture du fuselage et dérivé.

- masquage des zones à ne pas peindre.
- préparation du matériel d'application
- essuyage avant application.
- préparation du produit à appliquer.
- application par pulvérisation
- séchage jusqu'à ce que la peinture soit masquable.
- nettoyage du matériel.
- retouches, finitions, marquages.
- contrôle final.
- sortie de aéronef de la salle peinture.

=> Mise en peinture des décorations.

- traçage des décorations.
- masquage des zones à ne pas peindre.
- essuyage avant application.
- préparation des teintes décoratives.
- préparation du matériel d'application.
- application des teintes.
- séchage.
- démasquage.
- retouches, finitions, marquages.
- contrôle final.
- sortie de aéronef de la salle peinture.

=> Mise en peinture voilure et PHR (sigle de "plan horizontal réglable" = surface horizontale mobile d'une queue d'avion, servant de stabilisateur en phases de montée et de descente) : idem précédent.

=> Décapage chimique.

Un décapage chimique peut intervenir occasionnellement. Aux étapes décrites ci-dessus, ce type d'activités ajoute les étapes suivantes :

- mise en place d'un vinyle au sol avant l'entrée de l'avion.
- application du décapant chimique par projection (pompes basse pression).
- grattage du décapant après le temps d'action du produit (8h à 12h).

La phase décapage peut durer jusqu'à 48h. La peinture décapée tombe au sol (boue visqueuse). Il s'agit de déchets dangereux. Le vinyle permet de récupérer de manière efficace la boue, limitant ainsi l'utilisation d'eau pour nettoyer le hall.

Le stockage des peintures et leur préparation se feront dans des locaux spécifiques.

Les applications s'effectueront par pistolets électrostatiques (alimentation par air comprimé). Chaque nacelle (espace de positionnement des peintres) étant équipée d'une arrivée d'air comprimée.

L'alimentation des pistolets en peinture se fera par circuit court.

Le nettoyage du hall après les opérations se fera à l'eau par jet haute pression, rabattue dans le caniveau. Le volume d'eau annuel estimé pour 20 avions est de 400 m³. Les eaux de lavage souillées seront récupérées dans une cuve de rétention de 20 m³ située à la sortie du caniveau, et seront évacuées pour traitement externe par la société Suez Environnement.

Les produits concernés par l'activité sont essentiellement (quantité annuelle pour 20 avions) :

- des solvants (nettoyage) : 42,7 tonnes/an,
 - de la peinture voilure : 5,2 tonnes/an,
 - de la peinture fuselage : 18,8 tonnes/an,
 - un produit décapage (Turco 6776 LO) : 1 tonne/an,
- Soit un total de 67,7 tonnes/an.

3-24 Conditions d'exploitation.

Le site (fermé le dimanche et les jours fériés) fonctionne de lundi au samedi de 05h à 20h. L'évacuation des déchets se fait du lundi au samedi de 05h à 18h30.

Un récapitulatif des entrées et sorties (mention de tous les mouvements de déchets), conservé 5 ans, est à la disposition de l'inspection ICPE.

Un rapport annuel d'activité est mis à la disposition des services de l'Etat.

3-25 Fluides et utilités.

- Electricité : le projet devrait conduire à une augmentation de la consommation de 30%, soit un total de 1100 MWh/an.
- Gasoil : consommation attendue de 200 m³/an (soit une augmentation de 25% générée par le projet).
- Kérosène : il est stocké dans une cuve de 100 m³ et revalorisé par la société Chimirec.
- Gaz (chauffage des halls) : consommation estimée à 200.000 m³.
- Huiles : issues d'huiles moteurs, hydrauliques et liquide refroidissement, ces produits sont stockés dans le "local magasin" (hall "Tarmac 1") dans des fûts d'environ 200 l.
- Solvants et peintures : ils seront présents dans le hall "Tarmac 3".
- Air comprimé : la société possède 4 compresseurs (gonflage des pneus, maintenance, nettoyage d'équipements).
- Climatisation : les bureaux sont équipés de systèmes de chauffage et climatisation (pompes à chaleur).
- eau : utilisation sanitaires, lavage des avions.

3-3 Etude d'impact.

On rappellera la définition d'une étude d'impact, à savoir qu'il s'agit d'une étude technique visant à apprécier les conséquences de toutes natures, notamment environnementales, d'un projet, pour tenter d'en limiter, atténuer et compenser les effets négatifs.

On notera, comme l'a indiqué l'avis de l'Autorité Environnementale du 06/10/2018, que l'étude d'impact figurant au dossier n'est pas d'une lecture aisée (absence de cartes de synthèse, notamment s'agissant des eaux de ruissellement sur l'ensemble du site).

3-31 Analyse de l'état existant de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet.

3-32 Analyse des effets permanents et temporaires (phase chantier) sur l'environnement, mesures réductrices.

3-33 Moyens de surveillance.

3-34 Estimations des dépenses pour la protection de l'environnement.

3-35 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et les plans schémas et programmes mentionnés à l'article R 122-17 du code de l'environnement.

3-36 Conditions de remise en état du site après cessation d'activité.

3-31 Analyse de l'état existant de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet.

3-311 Milieu humain. Les deux principales communes voisines du site sont Azereix (1.009 habitants) et Ossun (2.314 habitants).

- *Zones habitations*. Les habitations les plus proches du site se trouvent à 700 m à l'Ouest du site.

- *Etablissements recevant du public*. L'aérogare de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées est situé à 700 m à l'Est du site (trafic : 400.000 à 450.000 passagers/an).

- *Industries et services*. Depuis 1998, la zone industrielle Pyrène Aéro Pole (sise sur la zone aéroportuaire) contient, sur 62 ha, différents types d'entreprises (dont Socata construction et maintenance d'aéronefs légers et une entreprise de télé-activités).

3-312 Milieu naturel. Tout autour du site, le paysage est plat et dévolu à des activités agricoles (champs de maïs). A l'Est, se trouve l'aéroport (étendues d'herbes et de béton). Les couleurs sombres des bâtiments du site se fondent à l'arrière plan montagneux et forestier.

- Intérêts faunistiques et floristiques : les parcelles prévues pour accueillir le projet sont des champs de culture. Aucune espèce d'intérêt patrimonial n'aurait été relevée lors de l'étude d'impact de la ZAC Pyrénia (2007) [on se reportera aux informations et commentaires des points 3-54 et 3-55 du présent rapport].

=> insectes : une douzaine d'espèces ont été notées (papillons, orthoptères).

=> poissons : aucun milieu d'accueil.

=> reptiles : lézard des murailles (proximité hangars).

=> amphibiens : aucune observation.

=> oiseaux : 23 espèces relevées. Sur les prairies et friches on note le tarier des prés, la pie grièche, la huppe.

=> mammifères : hérisson, taupe et, près des boisements, lapins et chevreuils.

- Aux alentours du site, il existe 11 ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique). Deux sites Natura 2000 se trouvent à une dizaine de km du site.

- Zonage sismique : les communes d'Azereix et d'Ossun sont placées en zone 4 (niveau de sismicité moyen).

On précisera que deux études de diagnostic de pollution initial des sols ont été menées (annexe 2 du dossier de demande d'autorisation). L'une par le Bureau Veritas (1^{ère} étape), rapport rendu en janvier 2017. L'autre par la société APAVE Sudeurope, rapport rendu en novembre 2018. Les investigations menées ont conduit à ne retenir aucune anomalie. Il est indiqué que : "La démarche d'élaboration d'un schéma conceptuel précisant les relations sources pollution-voies de transfert-cibles est donc sans objet."

3-313 Données climatologiques. Le climat est de type océanique montagnard, doux et pluvieux (la moyenne annuelle des précipitations est de 1047 mm).

3-314 Patrimoine culturel et historique. Monuments classés ou inscrits à plus de 500 m du site : trois édifices protégés sur la commune d'Azereix (église, ancien lavoir, maison), sites archéologiques : le site a fait l'objet en 2006 d'un diagnostic préventif.

3-315 Pédologie. Le sol du site est à tendance siliceuse sur alluvions (limoneux-sableux avec quelques poches argileuses).

3-316 Perméabilité mesurée. Au regard des essais effectués lors de l'implantation de l'entreprise, le dossier prévoit un dimensionnement des ouvrages d'infiltration de 2.10-6 m/s en surface et de 1.10-5 m/s en profondeur.

3-317 Hydrogéologie. Le projet est concerné par la nappe libre des alluvions de l'Echez. L'épaisseur de cette nappe peut atteindre, vers l'Ouest, 15 à 20 m. La nappe alimente en eau potable les puits de Juillan et d'Ossun. Un autre puits est implanté sur l'aéroport.

- Captage d'Ossun (2 km en amont du site) : le système d'évaluation de la qualité des eaux souterraines (SEQ) indique une qualité optimale de consommation. Certains paramètres déclassants ont pour cause l'activité agricole (nitrates, pesticides).

- Captage de Juillan (2,5 km en aval du site) : deux principales sources de pollutions (ancienne carrière, trichloréthylène - site de l'entreprise Socata). Analyses SEQ même constat que pour le captage d'Ossun.

- *Suivi des rejets et de la nappe au droit de Tarmac Aérosave.*

Le site comprenait initialement 3 piézomètres de suivi (analyses semestrielles) (un piézomètre est un appareil de mesure de la pression des liquides) et 3 débourbeurs-déshuileurs (appareil enlevant la bourbe des minerais et permettant de retenir les liquides légers insolubles) (plan de localisation sur le site : voir pièces annexes n° 14 A et 14 B). On notera que début 2018, le réseau des piézomètres a évolué afin de tenir compte du projet. Ainsi le PZ1 a été remplacé par le PZ4, le PZ3 a été remplacé par le PZ7 et le PZ8 a été créé.

Mesures 2016-2017 :

	Qualité eau potable	Normes seuils de rejets-arrêté préfectoral 2017
MES Matière en suspension invisible à l'œil nu	25mg/l	100 mg/l
DCO "Demande chimique en oxygène" = consommation en dioxygène par les oxydants chimiques forts pour oxyder les substances organique et minérales de l'eau. La DCO permet d'évaluer la charge polluante des eaux usées.	30 mg/l	300 mg/l
Hydrocarbures totaux	1 mg/l	10 mg/l

S'agissant des taux d'infiltrations par rejets du tributylphosphate, les analyses effectuées prennent pour référence la norme de qualité allemande pour les eaux prélevées destinées à la consommation (10 µg/l soit 10 microgrammes/l), alors que les Valeurs Guides Environnementales de l'Ineris (Institut National de l'Environnement et des Risques) indique une concentration maximale acceptable de 82 µg/l.

[On précisera que le tributylphosphate, plus correctement nommé phosphate de tributyle (TBP) est, notamment, utilisé en tant que composant des fluides hydrauliques pour l'industrie aéronautique. Il s'agit d'un liquide inodore et incolore, retardateur de flamme et agent de protection de l'usure.

Définitions :

* un "retardateur de flamme" est une substance chimique ajoutée aux matériaux au cours de leur processus de fabrication, afin de réduire les risques que le produit fini prenne feu, et afin de ralentir sa combustion.

* un "fluide hydraulique" est une huile minérale incompressible (de volume constant quelle que soit la pression) permettant la transmission rapide de l'énergie de la pompe aux récepteurs.]

On notera (voir ci-dessous) les taux anormalement élevés, et donc problématique, de concentration de tributylphosphate relevés par les analyses sur le collecteur général (mesures août à octobre 2014) ainsi que sur les trois débourbeurs (mesures juin 2018).

Analyses débourbeurs : on constate que le débourbeur n°1 est le plus sensible, récupérant les eaux issues de l'aire de defueling et des zones de forts mouvements d'aéronefs (indices hydrocarbures : mesures juin 2014 = 7,5 mg/l).

- Analyses des piézomètres en concentration tributylphosphate : 3/2011 = 4,4 µg/l 11/2015 = 6,11 µg/l sur le piézomètre n° 2.

- Analyses du collecteur général concentration de tributylphosphate : 8/2014 = 1131 µg/l, 9/2014 = 1870 µg/l, 10/2014 = 19000 µg/l. Ces chiffres sont inexpliqués. L'hypothèse

présentée est que les concentrations étant plus importantes en hiver qu'en été, il est possible que le soleil et la température aient un impact quant à la dégradation du tributylphosphate et le dossier de demande d'autorisation conclut que le système de traitement actuel n'est pas adapté pour piéger ou traiter cette pollution. Les eaux concernées ont fait l'objet d'une étude d'impact spécifique en juin 2018 (cf. ci-dessous "3-5 Les problématiques", analyses communiquées à l'Inspection des ICPE le 08/06/2018 qui faisait état des teneurs suivantes : débourbeur 1 = 5.020 µg/l. - débourbeur 2 = 3.580 µg/l. - débourbeur 3 = 358 µg/l).

3-318 Hydrologie.

Le réseau local est composé par :

- la rivière Le Mardaing traversant Azereix et située à 1,2 km du site à l'Ouest. Sa situation d'étiage s'est aggravée durant la dernière décennie.
- le ruisseau La Geune à 2 km à l'est du site.
- la rivière l'Echez (à 2,5 km à l'Est du site).

3-319 Voies de communication.

Le site est desservi par les axes routiers : Autoroute A64 (Toulouse - San Sébastien) au Nord, RN n°21 (Tarbes-Lourdes) au Sud, RD N°936 (liaison entre RN 21 et Ossun).

La ligne SNCF Tarbes-Lourdes passe à 125 m au Nord du site.

A proximité du site se trouve l'Aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées.

3-319A Nuisances sonores et visuelles.

En juillet 2010, des mesures de bruit ont été réalisées par les équipes d'acousticiens d'Airbus : bruit ambiant, avec scie en activité (à 5 m et à 130 m), durant essai moteur d'un A340 (à 400 m) :

	Scie en dbA (décibel : unité de puissance sonore)	Essai moteur en dbA
Niveau sonore ambiant mesuré en absence d'activité.	44,5	44,5
Niveau sonore ambiant mesuré pendant activité	45,8	48,3
Emergence (perturbation sonore liée à l'apparition d'un bruit particulier)	1,3	3,8
Scie à 5 m	88	

Les ajouts de bâtiments successifs ont permis de réduire le bruit de la scie.

3-32 Analyse des effets permanents et temporaires (phase chantier) sur l'environnement, mesures réductrices.

3-321 Analyse des effets permanents et temporaires (phase chantier) sur l'environnement.

Le chantier pourra induire des dépôts de boues sur la RD 16 et la RD 936.

3-3211 Paysage.

L'impact du projet d'extension est présenté comme faible, direct et permanent (mise en place, sur le Hall "Tarmac 3" (35 m de hauteur) de 4 cheminées de 1 m de diamètre et d'une hauteur de 5 m.

La construction des nouvelles installations (durée prévue de 14 mois) affectera le bruit et la circulation.

3-3212 Milieu agricole.

L'impact du projet d'extension est présenté comme très faible, direct et permanent (soustraction de 15,9 ha à l'agriculture, sans conséquence notable sur les activités agricoles voisines). In fine, la surface totale utilisée sera de 39,3 ha.

3-3213 Faune, flore et milieux naturels.

Création d'espaces verts nouveaux entre les parkings avions, mais disparition d'abris, perchoirs, terriers et zones de nidification.

3-3214 Eau.

Il s'agit du type d'impacts le plus sensible, au regard de la pollution éventuelle des eaux industrielles et pluviales.

Schémas de traitement actuels et projetés des eaux (voir pièces annexes n° 7 à n°14) :

Bassins versants :

T1-T3 toitures des halls Tarmac 1 et 3 ainsi que leurs voiries légères.

T2 : toiture hall Tarmac 2 et ses voiries légères.

TWY1 taxiway (voie circulation aéronefs) + espaces verts.

D1 : zone de démantèlement et de tri, regroupements des déchets.

P1-P2-P3 : zone de stockage des aéronefs.

- **eaux usées** : sanitaires, douches, nettoyage général des locaux et nettoyages des halls d'avions => réseau public de collecte => station d'épuration de la commune de Juillan. La progression de volume concerné est liée à l'augmentation projetée du nombre d'employés (sanitaires, douches qui sont équipés de réducteur de consommation).

- **gestion des eaux incendie.**

Une étude de besoin théorique en eau incendie a été menée afin de déterminer les besoins par aire.

- ***Aire de defueling, de démantèlement et de tri des déchets*** (bassin versant D1).

Etat existant : les eaux sont évacuées vers un bassin tampon et le système de traitement.

Aire de defueling : lors des phases de vidange des réservoirs, les eaux collectées sont dirigées vers le fossé de collecte, via un système de vannes et une canalisation. La vanne fossé permet de mettre à disposition le volume du fossé et du bassin de confinement des eaux d'extinction d'incendie (volume de 1200 m³).

Etat projeté : les eaux sont dirigées en permanence vers le fossé de collecte (zone bassin versant D1). Transformation du bassin de confinement afin d'être utilisé comme bassin tampon avant rejet pour pompage vers les filtres à roseau (en cas d'incendie, l'alimentation électrique du site étant coupée, donc celle des pompes, le bassin tampon pourra jouer son rôle de bassin de confinement).

Aires de tri des déchets et de démantèlement : la gestion des eaux n'est pas modifiée.

- ***"Tarmac 1"*** (besoin étude : 1.513 m³ (besoin réel calcul pompier = 853 m³).

Etat existant : récupération des eaux et acheminement vers le fossé collecteur de l'aire de démantèlement puis vers le bassin de rétention principal.

Etat projeté :

Gestion inchangée.

- ***"Tarmac 2"*** (besoin : 529 m³). Dispositif actuel non modifié : rétention dédiée étanche (fossé muni d'une géomembrane (matériau géosynthétique assurant une fonction d'étanchéité afin de remédier aux pertes d'eau par infiltration) le long du bâtiment (540 m³).

- ***"Tarmac 3"*** (besoin : 665 m³).

Projet initial : déversement dans bassin de confinement (1200 m³).

Projet modifié : recueil par caniveau (eaux de lavage). Rétention en fin de caniveau (20m³) connectée à l'aire voisine de tri des déchets (volume théorique 751 m³).

- ***Bâtiment de stockage annexe*** (besoin : 262 m³). Dispositif actuel non modifié : écoulement des eaux via les longrines (élément de structure ayant la forme d'une poutre et supportant des forces mécaniques importantes) périphériques par la porte Est du bâtiment vers l'aire de tri des déchets, via la voirie d'accès.

- ***Bâtiment logistique L2*** (besoin : 795 m³). Les longrines périphériques et les pentes au niveau des ouvertures, permettent un stockage au niveau des ouvertures entrepôt sur une hauteur de 9 cm.

- **eaux d'origines industrielles.**

Les eaux d'origines industrielles sont celles utilisées pour :

- la découpe des aéronefs (refroidissement de la scie à câble) soit 1.100 m³/an.

- le lavage des aéronefs soit 30 m³/an.

Ces eaux drainent des égouttures de fluides hydrauliques et de kérosène ainsi que des poussières d'aluminium issues de la découpe des aéronefs.

(l'activité peinture générera des eaux très souillées (lavage avion et sol) formant des boues visqueuses. Les eaux seront pompées et traitées par une société spécialisée Pyrénées Services Industrie environnement (PSI)).

Un nouveau système de traitement a été mis en place à l'hiver 2017. On trouvera ci-après les circuits empruntés.

Les eaux sont rejetées dans le système de traitement des eaux pluviales bassin versant D1, puis infiltrés.

Aire de démantèlement => fossé collecteur de 130 m² (rétention primaire et décantation) => séparateur à hydrocarbures.

Aire de tri => pompe de relevage => fossé collecteur de 130 m² => bassin de rétention principal de 1.200 m³ => pompe de relevage => filtre planté de roseaux => regard de collecte (limitation du débit de fuite à 2,5 l/s) => stockage dans cuve de 50m³ => infiltration dans une noue de 1.000m².

Aire de defueling =>

Actuellement : eaux dirigées vers zone parking P3 (sauf vidange ou accident => dirigées par dispositif collecte/traitement/infiltration bassin versant D1).

Il est précisé que les rejets du collecteur général (plan pièce annexe n° 8), bassin versant de l'aire de déconstruction et de l'aire de tri ont régulièrement des concentrations importantes en tributylphosphate'' dont Mai 2018 => 7000 µg/l.

Afin d'améliorer la gestion des eaux de ce bassin versant, une étude (prescrite par arrêté préfectoral du 10 août 2017) a présenté des solutions afin de supprimer l'infiltration des eaux industrielles et d'améliorer le traitement des eaux de ruissellement.

A cette fin, l'étude présente trois types d'hypothèses détaillant neuf possibilités : deux conduisent à la suppression des eaux de coupe, deux autres induisent le traitement des eaux par mélange, cinq solutions intègrent l'isolement des eaux de coupe. Les deux premiers types d'hypothèses comportent des inconvénients majeurs (mauvaise maîtrise des éléments découpés, risque incendie, production de poussière, bruits, coût, etc.).

Parmi les solutions du dernier type, celle préconisée par la société Antea, et retenue par l'exploitant, consiste en un maillage de la zone de découpe. Il s'agit d'isoler la surface de l'aire de démantèlement, en séparant les zones qui ne sont pas impactées par les eaux de process et de réduire les volumes collectés.

L'isolation de la zone de découpe du reste de l'aire de démantèlement se faisant par un système de murets, de caniveaux et de vannes.

Les eaux de la zone de déconstruction (découpe) sont collectées dans un réseau dédié qui, durant les phases de découpe, les conduisent vers une cuve de 50 m³ située près de l'aire de démantèlement. La cuve pourrait être précédée d'un séparateur-débourbeur permettant un premier traitement des eaux. Une fois pleine, la cuve est vidangée pour envoi des eaux industrielles en traitement externe sur une installation autorisée à traiter ce type d'effluents

industriels. Les eaux du reste de l'aire de démantèlement rejoignent les eaux de ruissellement (voir schéma pièce annexe n° 16A). Les opérations de découpe terminées, la zone est balayée et les vannes positionnées afin que les eaux de ruissellement rejoignent le dispositif de traitement des eaux du bassin versant D1.

La solution retenue permet :

- la suppression de l'infiltration des eaux de coupe.
- un délai de mise en œuvre de 4 mois (délai des travaux inférieur à 2 mois et faible indisponibilité de la zone de découpe, les travaux d'isolement s'effectuant majoritairement en périphérie de la zone de démantèlement). Le dispositif est opérationnel depuis la mi novembre 2019.
- un coût d'investissement limité (à hauteur de 107.300 euros) et une augmentation modérée des coûts de traitement annuel, estimés à 195.289 euros.

La quantité d'eau de process à traiter nécessite d'engager des actions afin de limiter la consommation des eaux industrielles :

- mettre en place une électrovanne (permettant d'agir sur le débit du fluide) liant le passage d'eau à la coupe effective.
- mener une étude concernant l'utilisation de l'eau de ruissellement après traitement.

On notera que des actions de réduction de charge polluante ont été engagées par l'exploitant concernant, notamment, les modalités de découpe.

On indiquera que, le 02 décembre 2019, l'exploitant a adressé au commissaire enquêteur des photographies du dispositif de séparation des eaux de process et de ruissellement de l'aire de découpe. Il précisait que :

“- les murs de séparation amont Ouest et Sud ont pour fonction de séparer les eaux pluviales amont qui ne peuvent être impactées par l'activité de découpe. Les dites eaux contournant l'aire de découpe et rejoignant le système existant de traitement par séparateur et filtre à roseaux.

- la rehausse amont Sud de 3 cm, ouvrage en béton situé dans le prolongement du mur de séparation sud, permet la circulation des engins de manutention et de tractage.
- le caniveau de collecte Ouest collecte une partie des eaux pluviales amont afin de ne pas les envoyer dans la zone de découpe.
- les caniveaux de collecte Nord et Est collectent les eaux de l'aire de découpe.
- la vanne de séparation oriente vers la cuve de stockage les eaux de process collectées dans les caniveaux Nord et Est durant les phases de découpe.”]

eaux pluviales.

[Le dossier contient en annexe n° 26 une *étude sur la gestion des eaux pluviales par infiltration en nappe ou par rejet dans le réseau superficiel* réalisée par la société AnteaGroup (société d'ingénierie et de conseil en environnement). Elle contient l'avis de l'autorité environnementale du 06 octobre 2018 relatif au projet. Il indique que :

- la surveillance des eaux souterraines et pluviales avant infiltration a relevé la présence de tributylphosphate et l'inadaptation du mode de gestion actuel pour traiter ce type de pollution.

- doivent être mises en place des solutions préventives pour éviter l'infiltration des eaux pluviales (en particulier pour la zone de démantèlement (D1)).
- le projet pourrait impacter négativement les masses d'eaux souterraines dont certaines ont un caractère stratégique.

L'étude menée par la société AnteaGroup visait à déterminer :

- l'incidence de l'infiltration des eaux de ruissellement vers la nappe.
- la faisabilité du rejet dans le réseau hydrographique de tout ou partie des eaux de ruissellement.

Les analyses effectuées constatent : “des teneurs inférieures au seuil de rejet pour les MES, les métaux et les hydrocarbures (avec quelques rares dépassements), des teneurs importantes en tributylphosphate (TBP) dans les bassins de rétention...La campagne de mesures d'août 2018 montre que le dispositif actuel permet de réduire une charge importante en TBP et d'obtenir une concentration de rejets conforme à la norme NQE (Normes de Qualité Environnementale). Toutefois la charge polluante peut être variable en fonction de l'activité et de la pluviométrie.”

Par ailleurs, les analyses concluent :

- à une forte vulnérabilité des eaux souterraines.
- que les sols et la profondeur de la nappe permettent de réaliser l'infiltration dans de bonnes conditions.

L'étude présente plusieurs solutions pour le rejet des eaux pluviales dans le réseau et conclut à leur inadéquation au motif que le réseau ne pourrait supporter ces débits supplémentaires. Elle conseille de poursuivre l'infiltration des eaux en séparant eaux industrielles et aux eaux pluviales (voir ci-dessus item “*eaux d'origines industrielles*”).

Afin de rendre le système plus efficient, notamment au regard de la variabilité de concentration en tributylphosphate en entrée d'infiltration, l'étude préconise des mesures concernant :

- la modification des filtres actuels (plantés de roseaux) avec des bassins équipés d'un dispositif de mise en charge.
- la densification du réseau d'alimentation afin d'obtenir 6 à 12 points d'alimentation par bassin.
- le bassin de collecte afin d'améliorer la décantation et la surverse.

Elle indique qu'il n'y a pas d'incidence quantitative ou qualitative du projet sur les eaux superficielles et souterraines.

L'étude réalisée inclut un “diagnostic d'installation existante de traitement d'effluent” effectué par les sociétés PSI (Prestation de Services en Ingénierie et technologie) et IFB environnement (bureau d'études techniques spécialisé dans le traitement des effluents et des boues), au regard de la problématique liée au tributylphosphate (TBP). Il comprend un constat sur les installations de traitement existantes ainsi que les résultats d'une campagne de prélèvements (durée un mois) et ceux d'essais de traitement en laboratoire.

Constats (effectués par la société IFB le 06 décembre 2018) :

- absence de diffuseur permettant la répartition homogène des effluents et une meilleure oxygénation des roseaux.

- écart important entre la vitesse minimale de circulation théorique et celle calculée dans le lit de roseaux (0,6 m/s et 0,08 cm/s).

Campagne de prélèvements (du 17 juillet au 10 août 2018 - prélèvement assuré (cause réduction des coûts) par le personnel Tarmac avec accompagnement le premier jour par un ingénieur PSI). Prélèvements en quatre points (1- fossé de récupération des eaux, 2- séparateur 18 m³, 3- aval des lits de roseaux, 4- cuve tampon 50 m³ => rejet milieu naturel).

Au regard des prescriptions de l'arrêté préfectoral complémentaire du 10 août 2017, l'analyse a été effectuée sur les paramètres suivants : pH (potentiel hydrogène), conductivité, MES (matières en suspension), DCO (demande chimique en oxygène), COT (carbone organique total), aluminium, cadmium, cuivre, zinc, indice hydrocarbures.

- Point 1 : les concentrations maximales de TBP y ont été relevées (fossé de récupération des eaux pluviales (en amont du dispositif de traitement). Elles sont très variables : 30 juillet = moins de 1 µg/l, 06 août = 330.150 µg/l. La société IFB indique que cela est cohérent au regard de la pluviométrie et de l'activité de découpe (activité de découpe faible et pluviométrie forte => concentrations basses de TBP, et vice-versa).

- Point 2 : concentration moyenne en TBP = 945 µg/l.

- Point 3 : concentrations minimales entre 0,2 et 2 µg/l.

- Point 4 (cuve tampon avant infiltration) : < 0,2 µg/l (quelques pics entre 0,6 et 8,8 µg/l).

Il est noté que les analyses réalisées par les laboratoires du COFRAC (Comité Français d'Accréditation) ont une incertitude élevée lorsque le TBP est présent à > 1mg/l (caractère hydrophobe (spécificité de matières que l'eau ne mouille pas) et biodégradabilité du TBP (échantillon non homogène et évoluant dans le temps)).

On trouvera, ci-après, les circuits empruntés, les états existants et projetés par bassin versant (pièces annexes n° 9 à 12).

Bassin versant D1.

Etat existant.

La création de Tarmac 3 prévoyait un système identique à l'existant. A savoir :

- bassin amont étanche (256 m³) régulant le débit => séparateur (80 l/s) => bassin tampon (270 m³) pour stocker les eaux avant infiltration => chambre de pompage (10 l/s) => aire d'infiltration en sous-sol (1000 m²) => cuve de récupération (50 m³) pour activités de peinture et de démantèlement.

Etat projeté.

L'étude technico-économique prescrite par l'arrêté préfectoral complémentaire du 10 août 2017 (voir point 3-5 Les problématiques") a conduit à proposer une solution plus adaptée au regard des taux relevés de tributylphosphate. Le dispositif de traitement des eaux comprend le circuit suivant :

- fossé déversoir de 130 m³ (rôle de rétention première et de décantation) => traitement dans séparateur à hydrocarbures => bassin de rétention principal (1.200 m³) avec vidange par pompe => filtre à sable planté de roseaux et composé de deux bassins en sorti de filtre => regard de prélèvement => cuve de 50 m³ pour réutilisation de l'eau pour l'activité

industrielle (découpe avion, nettoyage hall peinture) => noue d'infiltration.

Il est précisé d'une part qu'une étude (août 2018) concluait à ce que ce dispositif conduisait à une réduction significative notamment du TBP (conforme au seuil réglementaire) et, d'autre part, que la mise en œuvre de la solution retenue pour mettre fin à l'infiltration des eaux industrielles (voir ci-dessus) renforcera la qualité des eaux du dispositif.

Le projet hall peinture ne modifie pas ce dispositif.

Zone de parkings d'aéronefs existantes P1-P2-P3 et nouvelle zone P4.

On notera que des visites sont réalisées sur les parkings dans le cadre de procédures internes déployées sur trois axes :

- prévention, notamment par la mise en place de tapis absorbants, de bacs de collecte, d'identification de produits chimiques.
- intervention kit anti-pollution.
- gestion des déchets : collecte, tri, stockage.

Les résultats des visites sont consignés afin de mesurer la maîtrise du "risque environnemental" de l'entreprise et de chacune de ses activités.

Sur ces aires, les activités ne génèrent pas de pollutions importantes (des fuites (kérosène, huiles) de faible volume peuvent se produire).

La durée moyenne de stockage des avions est de sept mois avec déplacement moyen trimestriel. Le projet d'extension est d'une capacité de 30 aéronefs. L'ensemble des mouvements d'aéronefs, arrivées, départs, déplacements représente 220 mouvements réalisés au moyen d'un tracteur d'avion (pushback).

L'étude menée (annexe 22 du dossier de demande) conclut à ce que la gestion des eaux pluviales n'a pas d'incidence sur l'aquifère des alluvions de l'Echez (milieu récepteur) compte tenu de ses bonnes capacités d'infiltration, de la profondeur de la nappe (entre 6 et 15 m) et du gradient hydraulique = 5% (le gradient hydraulique (GH) définit la pente de profil des niveaux statiques d'un système hydraulique. Ainsi, pour un écoulement en canal ouvert le GH est la pente de la surface de l'eau considérée comme parallèle à l'écoulement. Alors que pour une eau souterraine confinée, le GH est la pente de la surface de la nappe perpendiculaire à ses courbes de niveaux).

Plusieurs solutions d'infiltration ont été étudiées :

- 1- Infiltration naturelle répartie.
- 2- Séparateur et infiltration par tranchée drainante.
- 3- Bassin étanche, séparateur et infiltration par tranchée drainante.
- 4- Bassin étanche, filtre à roseaux, séparateur, infiltration par tranchée drainante.

Au regard du couple avantages/inconvénients (simplicité, coût réduit, traitement naturel de la faible pollution chronique, facilité de contrôle visuel/forte vulnérabilité à la pollution accidentelle (très faible risque), surveillance par analyse de sol régulière nécessaire), la première solution a été préférée.

L'annexe précitée précise, qu'au regard de la composition des parkings avions et des pentes

retenues, la solution choisie “permet un ruissellement des eaux d’un seul côté des raquettes des eaux pluviales parking. Un remblai argileux étanche protège les abords immédiats de la chaussée de l’infiltration des eaux pluviales qui ruissellent plus loin dans l’espace vert.” D’autre part : “les noues sont découpées dans le sens de la longueur en compartiments d’environ 4.000 m² (séparation effectuée avec déblais argileux).” Chaque compartiment permet une rétention de 600 m³ et évite l’étalement d’une pollution éventuelle. (on précisera, qu’en l’espèce, le terme “raquette” désigne un aménagement de piste permettant aux aéronefs de faire demi-tour en bout de piste.)

Le dispositif choisi nécessite un entretien particulier :

- fauchage régulier (non ramassage des végétaux coupés afin de créer un cycle biologique (herbicyclage) aidant à la biodiversité du sol.
- à long terme les noues peuvent présenter des problèmes de colmatages (eaux stagnantes après pluie). Il faudrait alors remplacer la couche de surface des noues en utilisant les stocks de terre du site.

Le contenu de l’annexe 22 se conclut par un paragraphe relatif à une *solution alternative en cas de défaillance* de la solution retenue : “ Le suivi permettra de valider le fonctionnement naturel de la solution. Dans la négative, si des polluants devaient apparaître en concentration importante et avec une évolution montrant une accumulation dans le sol, un plan d’action sera mis en place en accord avec les services de la DREAL. Il s’agira alors de mettre en œuvre une solution technique complémentaire telle que décrite au chapitre précédent. Les éléments détaillés de dimensionnement et les études technico-économiques seront alors menés pour choisir la solution la plus adaptée à la problématique qui aura été identifiée.”

On indiquera que sur le point concernant une solution de substitution, en cas de défaillance de celle retenue, nous avons demandé des précisions au maître d’œuvre (Bi Environnement). Il nous a été répondu, lors d’un échange téléphonique, que la solution de substitution serait la n°4 => bassin étanche, filtre à roseaux, séparateur, infiltration par tranchée drainante. Les emplacements des parkings ne pouvant donner lieu qu’à des processus d’infiltration. S’agissant de cette dernière solution, très couteuse en investissement et en entretien, elle est présentée comme étant plus sécuritaire sur la gestion de la pollution accidentelle (dont le risque est jugé très faible), mais de performance équivalente à la solution retenue concernant la gestion de la pollution chronique. Les éléments précités sont de nature à poser question.]

Etat existant.

Eaux de ruissellement => centre des branches de stockage => chaque cunette de ses branches => regard de collecte => connexion à un second regard => conduite enterrée => débourbeurs-deshuileur (40 l/s) => conduites en PVC => zone d’infiltration (500 m²).

Il est noté que les calculs de dimensionnement concluent à ce que la rétention prévue est insuffisante pour une pluie décennale. En cas de pluies de ce type, des débordements se feront dans les espaces verts (noue naturelle de 350 m³). (Voir pièces annexes n° 15 et 16 figures de coupes plan de gestion des eaux par bassin versant.)

Pollutions chroniques au tributylphosphate (les trois débourbeurs sont situés aux emplacements des parkings avions) :

Mai 2018 => 5020 µg/l (débourbeur n°1), 3580 µg/l (débourbeur n°2), 3580 µg/l (débourbeur n°3)

Février 2019 => 181 µg/l (débourbeur n°1), 7030 µg/l (débourbeur n°2), 11,2 µg/l (débourbeur n°3).

[cause : fuites/ égouttures lors d'opérations de maintenance en ligne.]

Voir plans des emplacements déboubeurs et piézomètres : pièces annexes n° 13, 14A et 14B).

Etat projeté.

Au regard des mesures de pollutions au tributylphosphate, il a donc été retenu un ruissellement des eaux dans les espaces verts en bordure des aires imperméabilisées. Parmi les avantages :

- la visibilité et la détection des pollutions éventuelles (campagnes de surveillance)
- la répartition uniforme dans les espaces verts permet une infiltration maximale.
- les systèmes racinaires des herbacées ont un rôle d'autoépuration des sols.
- l'espace vert formant une rétention telle une noue.

Bassins versants T1-T3.

Etat existant.

Les eaux de toiture de Tarmac 1 et du hangar logistique L1 sont infiltrées via une zone d'infiltration. Les eaux de ruissellement des aires de déconstruction et de tri sont infiltrées vers une autre zone.

Etat projeté.

T1 et L1 inchangés.

Les eaux de toiture de Tarmac 3 seront infiltrées le plus haut possible dans le sol, acheminées vers une noue de rétention/infiltration, via débordement du réseau.

Les eaux issues des nouveaux parkings (BV et T3) seront collectées, traitées par séparateur à hydrocarbures et infiltrées dans la même zone que les eaux de toiture. L'infiltration est améliorée en aval de la noue par une tranchée drainante en gravier connectée à la zone d'infiltration existante.

Bassin versant T2.

Etat existant.

Les eaux de toiture arrivent directement dans une noue de rétention/infiltration (400 m³) avec tranchée drainante permettant l'infiltration dans le sol.

Les eaux de voirie ruissellent directement dans la noue ou les espaces verts attenants (idem Tarmac 1).

Etat projeté.

Pas de modification

Bassin versant L2.

Etat existant.

BV non artificialisé.

Etat projeté.

Eaux de toiture => noue de rétention/infiltration (400 m³) associée à des puisards (850 m², pour un débit de suite estimé à 7 l/s).

3-3215 Patrimoine culturel et biens matériels.

L'impact est considéré comme nul.

3-3216 Qualité de l'air.

Les émissions de polluants sont liées à :

- l'utilisation des engins (dioxyde de soufre, monoxyde de carbone, COV, oxyde d'azote).
- la déconstruction des aéronefs.
- les activités de maintenance (tests de moteurs).
- le transit et le regroupement des déchets (métaux, ferrailles, plastiques, DIS, DEE).
- l'activité peinture (poussières et COV).

=> Véhicules. Le projet induira une augmentation de la consommation de gasoil de 25%, soit un total de 200 m³. L'impact est estimé fort, direct et permanent.

=> Chaufferie. Consommation actuelle de 4700 m³/an (soit une émission de 16 kg de NO_x (oxyde d'azote). L'activité peinture (chaufferie gaz) génèrerait une consommation, de 200.000 m³/an (soit une émission de 6,6 tonnes de NO_x). L'impact est estimé fort, direct et permanent.

=> Salle de peinture : poussières de ponçage et particules de poussières en suspension. La quantité de solvants utilisés est estimée à 19 tonnes. La quantité de peinture pour peindre un avion type A320 est en moyenne de 1 tonne.

L'arrêté du 02 février 1998 prévoit les valeurs limites à respecter pour une consommation de solvant > à 15 tonnes/an pour chaque point de rejet : de 50 mg/m³ pendant le séchage et 75 mg/m³ pendant l'application.

Le rejet maximum estimé pour chaque cheminée est de 35 mg/m³ en phase d'application et largement inférieure à la norme de l'arrêté concernant la phase séchage. L'arrêté cité est relatif "aux prélèvements et à la consommation d'eau, ainsi qu'aux émissions de toute nature des ICPE soumises à autorisation."

Mesures projetées :

- *envol d'éléments légers* (aires de transit et de regroupement des déchets) : installation de filets et bâches.
- *émissions polluantes des engins* : contrôle régulier de la flotte d'engins, moteur à l'arrêt ou au ralenti pour camions immobilisés.

- *émissions de poussières salle peinture* : installation de 3 panneaux d'aspiration-filtration (1 = 36 x 7 m² et 3 = 16 x 7 m (rétention de 99% des poussières émises). Panneaux correspondant aux "meilleures techniques disponibles" (terme défini par l'article 3 de la Directive IED de l'Union Européenne de 12/2010 concernant les émissions industrielles).

3-3217 Déchets générés par l'exploitation du site.

L'estimation des quantités de déchets dangereux issus des activités peinture est faite à partir des données d'un site Airbus équivalent (salle C 39).

Déchets produits dangereux	Tonnes/an
Eaux de lavage	400
Boues de peinture	73
Plastique	30
Déchets souillés en mélange	30
Déchets solvants récupérés	22
Emballages vides souillés	3
Filtre salle peinture	0,4

Le dossier indique que les filières d'élimination des DIB et DID sont conformes, pour les premiers, au Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA) et, pour les seconds, au Plan Régional de Valorisation et d'Élimination des Déchets Industriels Spéciaux (PREDIMIP).

La programmation des enlèvements intègre la capacité de stockage pour chaque catégorie de produits stockés. Chaque enlèvement est répertorié sur un registre de sortie détaillé. Il est à destination d'un site agréé.

3-3218 Nuisances sonores, vibrations et émissions lumineuses.

- Bruit. Sources : trafic véhicules, engins et outils, essais moteurs. Le projet devrait augmenter faiblement la nuisance sonore. Le surplus de terre (déblais) généré par le projet servira de merlon protecteur (5 m), de part et d'autre de l'aire créée.

- Vibrations mécaniques et émissions lumineuses. Nuisances sans véritable objet.

3-3219 Circulation et approvisionnement.

Le projet induira une légère progression du trafic.

3-3219 A Santé publique.

Le dossier de demande évalue, par type de rejets, les effets de l'activité et du projet sur la santé des intervenants et des populations voisines du site, conformément à l'article R 512-8 du code de l'Environnement.

On indiquera que le dossier de demande précise (pages 216 et suivantes) les scénarii d'exposition aux poussières et COV ainsi que le logiciel utilisé par le maître d'œuvre (Bureau d'études Brunerie et Irissou). La concentration moyenne en polluant dans l'air est déterminée à partir d'une modélisation de la dispersion pour les rejets atmosphérique au moyen du logiciel ADMS (modèle Gaussien de la seconde génération) développé par le CREC

(Cambridge Environmental Research Consultant). Il permet de caractériser le niveau de turbulence atmosphérique dans les trois dimensions. L'exploitant souligne que ledit logiciel est référencé dans de nombreux guides méthodologiques, dont celui de l'INERIS, sur les évaluations des risques sanitaires (on rappellera que l'INERIS est l'Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques. Il s'agit d'un établissement public créé en 1990 et placé sous la tutelle du Ministère de la Transition écologique).

Déchets industriels banals (DIB). Il s'agit des métaux et matériaux composites. Ces déchets sont recyclés ou réutilisés à 85%.

Déchets toxiques en quantité dispersée (DTQD). Il s'agit de déchets tels que piles, batteries et emballages souillés par la peinture. Ils sont stockés et conditionnés dans des fûts adaptés placés en rétention.

Matière toxiques et dangereuses (DID). Produits liquides utilisés dans la maintenance et la mise en sécurité des aéronefs. Stockés en conteneurs étanches et acheminés en centre d'élimination autorisés.

Gaz d'échappement. Il s'agit principalement des oxydes d'azote (NOx).

Gaz de combustion et de chauffage. Idem précédent.

Rejets atmosphériques salle de peinture.

Il s'agit des rejets de COV et de poussières.

- COV : la quantité annuelle prévisionnelle majorante d'émission est de 19.035 kg (traitement de 20 avions/an).

Nature produits	Kg/an
Solvants nettoyage	11.220
Solvants décapage	375
Peinture	7.440
TOTAL	19.035

Le flux de COV instantané maximal sera voisin de 14kg/h. L'article 59 de l'arrêté du 02/02/1998 dispense d'une mesure permanente des émissions de poussière. Des mesures ponctuelles seront mises en place ainsi que sur chaque cheminée conformément à la norme NF X44-052 de mai 2002.

Des mesures permettront de vérifier le débit des gaines. Elles seront reportées vers la Gestion Technique Décentralisée.

- Poussières : estimation à 344 kg/an. Le flux de poussière prévu est inférieur à 0,4kg/h. L'article 59 de l'arrêté du 02/02/1998 dispense d'une mesure permanente des émissions de poussière.

L'étude fait apparaître des quotients de danger très inférieurs au seuil réglementaire.

On précisera que l'arrêté du 02 février 1998 relatif, notamment, aux émissions de toutes natures des ICPE soumises à autorisation édicte, en son article 59, à partir de quels niveaux de

flux des mesures permanentes sont obligatoires. S'agissant des poussières, l'article précité prescrit en cas de flux horaire inférieur ou égal à 50kg/h une évaluation permanente (par exemple à l'aide d'un opacimètre) et, en cas de flux supérieur à 50kg/h une évaluation permanente par une méthode gravimétrique].

Rejets atmosphériques chaufferie Tarmac 3.

Mesure du débit rejeté et de la concentration des polluants selon les méthodes normalisées en vigueur : Poussières totales - Monoxyde de carbone - Oxydes de soufre et d'azotes - Composés organiques volatils non méthaniques - Chlorure d'hydrogène – Fluor et composés – Ammoniac – Formaldéhyde.

3-3219 B Effets des polluants par voie d'inhalation.

Paramètres traceurs sanitaires.

L'évaluation des risques sanitaires se fait :

- par l'utilisation de valeurs de référence disponibles indiquées par les textes réglementaires (Code de l'environnement Article R 221-1) pour les polluants disposant de valeurs seuils.
- en l'absence de ces dernières, quantitativement en référence à des valeurs toxicologiques de référence, conformément à la note d'information de la Direction Générale de la Santé du 31/10/2014.

Au regard de l'activité projetée, le mode d'exposition par inhalation a été retenu par le Bureau d'Etudes.

La caractérisation des risques s'établit par un quotient de danger (QD), rapport entre la concentration moyenne inhalée (CI) et la valeur seuil ou la VTR [On précisera que le sigle VTR signifie valeur toxicologique de référence. Les VTR sont des indices toxicologiques permettant, par comparaison avec l'exposition, de mesurer un risque pour la santé humaine, élaborées par l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire, alimentaire, environnement et travail)].

Risques liés aux poussières.

Chromes.

Les poussières de ponçage peuvent contenir des composés du chrome. Le dossier indique écarter ce risque au motif que :

- les couches de peinture concernées sont celles d'accroche sur le métal (le ponçage prévu s'arrête au niveau de cette couche (identifiée par une couleur spécifique)),
- les moyens de traitement devraient conduire, après dispersion, à une exposition moyenne annuelle < à 1.0.10⁻⁵ µg/m³ considérée comme négligeable.

Polluants retenus.

Polluants présentant les ratio les plus	Emission annuelles (kg/an)	VTR en µg/m ³	Ratio

importants			
PM10/PM2,5)	960	40/25	24/38,4
MEK	4258	5000	0,85
Xylène	40	100	0,40

Les autres polluants ayant un ratio compris entre 0 et à 0,16, les trois polluants précités ont été retenus car une absence de risque les concernant conduit, de facto, à une absence de risque pour les autres polluants employés (Propane, Toluène, Acétone, Cumène, Méthanol, Cyclohexanone, etc.).

[Définitions :

- PM 10 et PM 2,5 => particules en suspension (Particulate Matter), classées en fonction de leur diamètre aérodynamique. PM 10 = diamètre inférieur à 1 millièmètre, PM 2,5 = diamètre inférieur à 0,25 millièmètre. On indiquera, à titre de comparaison, qu'un cheveu humain se situe entre 50 et 70 millièmètres de millièmètre.

- MEK => sigle anglais du Butanone (liquide incolore utilisé en tant que solvant).

- Xylène => groupe d'hydrocarbures dérivés méthylés du benzène.]

Le PM 10 et le PM 2,5 sont concernés par des valeurs seuils règlementées.

Le MEK et le Xylène relèvent d'une évaluation quantitative.

Polluant	Valeur de référence ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Concentration moyenne pour les populations les plus exposées (($\mu\text{g}/\text{m}^3$) selon zones.	
PM 2,5	25	$1,20 \cdot 10^{-2}$	$9,70 \cdot 10^{-3}$
PM 10	40	$1,00 \cdot 10^{-2}$	$8,70 \cdot 10^{-3}$

Les taux de concentration pour les populations les plus exposées sont très inférieures aux valeurs limites pour la protection de la santé humaine.

Risques liés aux COV.

Les composants organiques volatils (COV) sont issus de solvant (peinture, colle, vernis).

Polluant	Valeur de référence ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Concentration moyenne pour les populations les plus exposées (($\mu\text{g}/\text{m}^3$) selon zones.	
MEK	5000	$1,06 \cdot 10^{-5}$	$9,20 \cdot 10^{-6}$
Xylène	100	$5,10 \cdot 10^{-6}$	$4,40 \cdot 10^{-6}$

Les données du dossier indiquent des quotients de danger très inférieurs à la valeur de référence.

Risques liés au NOx (oxyde d'azote).

Les données du dossier indiquent un quotient de danger très inférieur à 1.

On trouvera, ci-après, un tableau synthétique présentant les domaines impactés et les niveaux d'impacts.

Domaines	Niveaux d'impacts	
	Permanent	Temporaire (phase chantier)
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		
Paysage	Faible et direct	Moyen et direct
Milieu agricole	Moyen et direct	
Faune, flore, milieu naturel	Faible à nul	
Eau - aspect quantitatif de la nappe - eaux superficielles - eaux souterraines : <i>eaux usées</i> <i>eaux de toitures</i> <i>eaux industrielles</i> <i>eaux accidentelles (incendie)</i> <i>eaux de voirie</i>	Nul Nul Nul Nul Nul Nul Faible et direct	
Patrimoine	Nul	
Air : - odeur (Nul) - rejets atmosphériques véhicules - rejets de combustion des engins - rejets atmosphériques chaufferie - activité peinture	Fort et direct Fort et direct Faible et direct	Faible et direct
Nuisances sonores	Très faible et direct	Moyen à fort et direct
Emissions lumineuses	Nul	
Déchets	Traitement par société spécialisée	Nul
Poussières minérales		Faible à moyen et direct
Salissures voies de circulation (RD 16 et RD 936)		Moyen et direct

3-322 Mesures réductrices.

On rappellera que le principe “Eviter-Réduire-Compenser” (ERC) s’applique au développement durable et est inscrit dans la stratégie européenne pour la biodiversité. Son objectif est d’accompagner les projets d’implantations, au regard de leurs impacts sur la biodiversité.

Ce principe comprend trois étapes : évitement des impacts en amont du projet, réduction des impacts durant le projet, compensation des impacts résiduels.

En 2018, le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) a publié un guide de 134 pages d’aide à la définition des mesures ERC. Il est destiné aux services de l’Etat, aux maîtres d’ouvrages et aux Bureaux d’études. On indiquera que :

- une mesure d’évitement modifie un projet afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet engendrerait. L’évitement, pour un habitat ou milieu, comprend des mesures garantissant l’absence totale d’impacts directs ou indirects du projet concerné.
- une mesure de réduction vise à réduire autant que possible la durée, l’intensité et/ou l’étendue des impacts d’un projet qui ne peuvent pas être complètement évités. La réduction peut consister à des limitations ou adaptations de durée, d’intensité ou d’étendue, des adaptations d’emprise, des modalités de circulation d’engins, prélèvement d’espèces pour leur sauvetage, limitation des nuisances (bruit, poussières, odeurs, vibration), etc.
- une mesure de compensation a pour objet d’apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects, du projet qui n’ont pu être évités ou suffisamment réduits. Le code de l’environnement en son article L. 163-1 précise la nécessité de compenser dans le respect de l’équivalence écologique (renaturation de milieux, restauration/réhabilitation, évolution des pratiques de gestion, etc.)

Les mesures contenues dans le dossier de présentation concernent des réductions d’impacts.

* Milieu agricole : il est indiqué, comme exemple de réduction d’impact, le fait que le hangar logistique L2 utilise une bande de terrain soustraite à l’agriculture mais enclavée entre la voie de desserte de la ZAC et les halls existants.

* On précisera que, par courrier en date du 23 octobre 2019 (voir pièce annexe n°23 B) et en réponse aux demandes formulées par le commissaire enquêteur par courrier du 12 octobre (voir pièce annexe n° 23 A), l’exploitant a apporté les précisions suivantes :

A - une étude complémentaire d’inventaire faune-flore sera effectuée par la société Biotope fin 2019 et sur l’année 2020.

B - le syndicat Pyrenia a passé convention avec l’association naturaliste Aéro Biodiversité chargée d’effectuer des inventaires faune-flore et de proposer des mesures de préservation.

C - le syndicat Pyrenia procède, au regard de l’exploitation de la ZAC où se situent les terrains de Tarmac Aérosave, à la réalisation d’un aménagement foncier agricole forestier et environnemental (AFAFE) de plus de 1800 ha visant à rationaliser le foncier agricole, à assurer les dessertes foncières tout en préservant les espaces naturels d’intérêt (prairies, haies, etc.).

Point A- Le commissaire enquêteur prend note du complément d’inventaire envisagé.

Point B- On soulignera que l’association Aéro Biodiversité intervient sur le site de la zone aéroportuaire stricto sensu et non sur celui de l’exploitant.

Point C- On apportera les précisions ci-après.

Par courrier en date du 18 octobre 2019 (voir pièce annexe n°24) adressé au Syndicat mixte Pyrenia en charge de la gestion de la ZAC Pyrène Aéroport, le commissaire enquêteur a demandé au destinataire de préciser si des mesures de compensation (principe ERC) ont été prises, et si oui lesquelles, s'agissant des terrains loués à la société Tarmac Aerosave dans le cadre de son projet d'extension d'activités (parcelles concernant le nouveau parking P4 et l'augmentation des surfaces du taxiway).

Il a été répondu au commissaire enquêteur par entretien téléphonique du 31 octobre 2019 que l'autorisation de la ZAC Pyrenia s'est accompagnée de :

- l'achat de terrains agricoles extérieurs à la ZAC afin de repositionner les exploitants agricoles concernés,
- la réalisation projetée d'un Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE) de 1800 ha, dans un périmètre contigu à la ZAC (sis sur les communes d'Azereix, Ossun et Ibos), visant à rationaliser par remembrement le foncier agricoles et ses dessertes.

On rappellera qu'en 2005 le législateur a substitué la procédure de l'AFAF puis AFAFE à celle du "remembrement". Son objectif étant d'améliorer l'exploitation agricole par la diminution du morcellement, de favoriser l'aménagement du territoire communal et rural, de respecter les équilibres environnementaux et le devenir des paysages pour une mise en valeur des espaces naturels ruraux.]

L'ensemble précité, financé par le syndicat mixte (pour près de 1,5 millions d'euros) et piloté par le Conseil Départemental 65, doit conduire aux transferts de propriété ad hoc à l'automne 2020. Il contient un volet environnemental visant à la préservation des espaces naturels (prairies, haies, zones humides, principe d'emploi de noues d'infiltration). Il est prévu que les travaux connexes soient suivis par un écologue. Ces domaines ont l'objet d'avis de la MRAe Occitanie et d'un mémoire en réponse.

In fine, on constate que subsistent des interrogations concernant : la pérennité des haies et des zones humides sur des parcelles à vocation privative, la réduction de surfaces boisées (69 ha) et la reconstitution de champ d'expansion de crues.

D'ailleurs, un AFAFE (qui consiste, essentiellement, en des opérations de remembrements) ne saurait constituer, stricto sensu, une mesure compensatoire au sens du principe ERC. L'avis de la MRAe sur le projet AFAFE précité a, notamment, souligné la problématique de la préservation des haies sur des parcelles privatives à vocation agricole.

* Faune, flore et milieu naturel : en conséquence des constats précédents (points A, B et C) on conclura que les éléments précitées ne sauraient être considérées comme des mesures ERC qui s'appliqueraient dans le cadre du projet soumis à enquête publique.

* Eaux :

Eaux usées (sanitaires et douches) : équipements de réduction de consommation.

Eaux d'origine accidentelle (incendie) : le projet prévoit pour Tarmac 1 et 3 un stockage sur aire de tri (volumes respectifs de 833 m³ et 665 m³). Le bassin pompier de 500 m² est remplacé par une cuve incendie aérienne.

Eaux pluviales : le dossier reprend les prescriptions de l'arrêté préfectoral complémentaire du 10 août 2017. Lors de la visite sur site du 18 octobre 2019, nous avons constatés que les travaux relatifs au procédé de non infiltration des eaux de process étaient en phase de finalisation.

S'agissant du nouveau parking P4, les eaux ruisselleront dans les espaces verts voisins.

* Air :

Evitement envol éléments légers : il est prévu l'installation de filets ou bâches sur bennes et à proximité des pistes de l'aéroport.

Réduction des émissions polluantes d'engins : les camions immobilisés pour les chargements et déchargements le seront le moteur arrêté ou au ralenti.

Réduction des émissions polluantes chaudières : la chaudière Tarmac 3 sera la principale émettrice du site. Elle sera conforme aux normes et entretenue par une société spécialisée. Ces indications comptabilisées comme mesures de réduction relèvent du respect d'obligations réglementaires.

Limitation des émissions de poussière salle de peinture : mise en place de méga panneaux d'aspiration-filtration permettant de capter 99% des poussières émises, correspondant aux "meilleures techniques possibles" telles qu'elles sont définies par l'article 3 de la Directive IED de décembre 2010 (IED est l'acronyme de "Industrial Emissions Directive". Il s'agit, en l'espèce, d'une directive du Parlement européen relative aux émissions industrielles).

* Nuisances sonores :

Véhicules transport déchets : le niveau d'émission est conforme aux limites prescrites par l'arrêté ministériel du 13 avril 1972 modifié (même remarque que ci-dessus : *Eaux pluviales*).

Engins et outils d'exploitation : normes définies par les arrêtés ministériels du 12 mai 1997 et du 18 mars 2002 (même remarque que ci-dessus).

Essais moteurs : mise en place d'un merlon protecteur de 5m de hauteur, de part et d'autre de l'aire concernée. Atténuation attendue de 6 à 15 décibels.

En période de chantier, l'impact sonore est estimé moyen et direct (terrassement, circulation engins, klaxons de recul, perçage, sciage, soudure). Il est indiqué que l'impact sonore temporaire restera inférieur au bruit généré par le trafic aéroportuaire.

En permanence : l'effet du projet sur les nuisances sonores est qualifié de très faible.

3-33 Moyens de surveillance.

3-331 Surveillance rejets eaux pluviales.

3-3311 Suivi et périodicité actuels.

Paramètres vérifiés	Bassin versant D1	Séparateurs parking avion (P1,P2,P3)
pH	semestrielle	trimestrielle
MES totales	semestrielle	trimestrielle
DCO	semestrielle	
Hydrocarbures totaux	semestrielle	trimestrielle
aluminium	semestrielle	
T°C	semestrielle	trimestrielle
conductivité	Semestrielle	
COT	semestrielle	
Cadmium	semestrielle	
Cuivre	semestrielle	
Zinc	semestrielle	
tributylphosphate	semestrielle	trimestrielle

3-3312 Proposition de l'exploitant quant au suivi et à la périodicité après réalisation du projet.

=> Suivi bassins versants D1, P1, P2, P3 inchangé.

=> Parking P4 :

Il comprend 7 "raquettes" espacées par des zones enherbées d'infiltration des eaux pluviales. Chaque zone est divisée en sous-secteurs d'espaces verts (total 17). Pour chaque secteur, il est proposé 5 prélèvements des 30 premiers cm pour analyses (hydrocarbures, HAP, BTEX, traces métalliques, tributylphosphate). A partir de l'état initial, un suivi semestriel sera réalisé sur une période de deux ans au terme de laquelle un bilan sera effectué.

Paramètres vérifiés	Bassin versant D1	Séparateurs parkings avion (P1, P2, P3)	Parking P4
pH	semestrielle	trimestrielle	
MES	semestrielle	trimestrielle	
DCO	semestrielle	trimestrielle	

COT	semestrielle		
T°C	semestrielle	trimestrielle	
hydrocarbures totaux	semestrielle	trimestrielle	semestrielle
aluminium	semestrielle		semestrielle
chrome			semestrielle
nickel			semestrielle
cadmium	semestrielle	trimestrielle	semestrielle
titane			semestrielle
cuivre	semestrielle	trimestrielle	semestrielle
plomb			semestrielle
zinc	semestrielle	trimestrielle	semestrielle
HAP (Hydrocarbure aromatique polycyclique)			semestrielle
BTEX			semestrielle
tributylphosphate	semestrielle	trimestrielle	semestrielle

3-332 Surveillance de la qualité des eaux souterraines.

Le suivi semestriel initialement défini pour les paramètres hydrocarbures, cadmium, chrome, cuivre, zinc, HAP, organo-halogénés volatils, organo-volatils, BTEX, styrene, tributylphosphate, métaux sur les piézomètres PZ1, PZ2, PZ3 sera appliqué au nouveau système de piézomètres (PZ2, PZ4, PZ7, PZ8).

Au regard du projet, il est procédé : au remplacement du PZ3 par le 7, du PZ1 par le 4 (le PZ1 a été rebouché compte tenu de l'implantation de Tarmac 3) et le PZ7 est placé en amont du projet incluant le parking P4. (voir pièces annexes n° 14 A et B).

3-333 Surveillance des rejets accidentels sur les voiries et moyens d'intervention.

Sensibilisation du personnel et tournée mensuelle incluse dans la surveillance des séparateurs à hydrocarbures, utilisation kit antipollution, analyses.

3-334 Surveillance des rejets atmosphériques.

Atelier peinture : prises ponctuelles de mesures COV sur chaque cheminée.

Chaufferie Tarmac 3 : mesures selon méthode normalisée (6 mois après la mise en service puis à périodicité de 3 ans).

3-34 Estimation des dépenses pour la protection de l'environnement.

Dépenses liées à la construction du projet	Montants en euros
Procédé de filtrage de l'air extrait de la salle de peinture	190.000
Coût global du procédé de ventilation	1.000.000
Diagnostic de l'état de sols	15.000
Création de 2 nouveaux piézomètres	9.000
Comblement des piézomètres abandonnés	1.000 x 2
Total	1.216.000
Dépenses liées à l'entretien et au suivi	
Suivi qualitatif des rejets	1.835/an
Suivi qualitatif de la nappe	2.138/an
Suivi de l'état des sols et parkings avion rejets	3.000/an
Entretien des séparateurs et bassins	4.000/an
Total	10.973/an

3-35 Compatibilité du projet avec les document d'urbanisme opposables et les plans schémas et programmes mentionnés à l'article R 122-17 du code de l'environnement.

=> Plan local d'urbanisme (PLU) : le site est sis sur des parcelles des communes d'Azereix et d'Ossun, classées en zone "équipée à vocation d'activités industrielles, artisanales, commerciales et aéroportuaires."

=> Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour- Garonne (2016-2021).

- Orientation B : Réduction des pollutions.

L'usage des pesticides et nitrates pour l'entretien des espaces verts du site sera proscrit.

Le dossier de demande précise que les nouvelles parcelles concernées par le projet, précédemment à usage agricole, "conduiront donc à réduire l'emploi de pesticides et d'engrais" [tout en appréciant le trait d'humour du rédacteur, on indiquera cependant que cette réduction a, tout de même, pour corollaire l'artificialisation de plus de 15ha].

- Orientations C et D : Améliorer la gestion quantitative/Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques

Les procédures de gestion des eaux pluviales favoriseront la réalimentation de la nappe et garantiront une qualité des rejets satisfaisante.

=> Schéma d'aménagement et de gestion et des eaux (SAGE) Adour-Garonne (On rappellera qu'un SAGE est une déclinaison locale d'un SDAGE (ainsi le SDAGE Adour-Garonne se décline en 29 SAGE)).

- Disposition 5 : Diminuer l'impact des eaux pluviales.

Les procédures utilisent des noues et bassins d'infiltration évitant d'accumuler des volumes importants sur des zones restreintes.

3-4 Etude de dangers.

Requise lors du dépôt d'une demande d'autorisation relative à un projet ICPE, l'étude de dangers (principe de la sécurité industrielle) consiste en un inventaire des objets et activités avec leurs dangers intrinsèques et une analyse des risques en vue de maîtriser au mieux ces derniers par des mesures de prévention.

3-41 Identification des potentiels de dangers.

3-42 Réduction des potentiels de dangers.

3-43 Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers.

3-44 Mesures de prévention et de protection.

3-45 Analyse des risques.

3-41 Identification des potentiels de dangers.

Les potentiels de dangers ont été définis à partir de la base de données du Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industrielles (BARPI) du Ministère de l'Environnement.

=> Accidentologie. Depuis sa création, la société n'a connu qu'un incendie, rapidement maîtrisé (juillet 2016). Son compte-rendu a conclu à une série d'erreurs humaines.

=> Les potentiels de dangers sont synthétisés dans le tableau ci-après.

Activité	Equipement/zone	Phénomène dangereux associés	Retenu pour l'analyse des risques
Vidange des réservoirs de kérosène	Aire de defueling/aire de démantèlement	Explosion du réservoir Feu de nappe Dispersion de fumées toxiques	OUI
Chauffage hall peinture	Chaudière gaz	Explosion	OUI
Stockage produits inflammables	Locaux dédiés "Tarmac 3"	Feu de nappe	NON

(peintures et solvants)			
Stockage bois	Entrepôts logistique	Incendie	NON

=> Le risque foudre est analysé dans un document (annexe 20 jointe au dossier de demande).

S'agissant de ce risque, les structures étudiées par le Bureau Veritas sont les bâtiments suivants : Tarmac 1 (et tuyauterie gaz toiture), Moteur, Tarmac 2, logistique, futurs bâtis Tarmac 3 et logistique.

Les autres structures étant considérées comme sans risque pour l'environnement.

L'étude porte sur trois points : A- structure et lignes, B- fonctions ou équipements importants pour la sécurité, C- équipotentialités (une liaison équipotentielle est une protection permettant de garantir l'absence de potentiel électrique entre différents éléments conducteurs d'électricité (ex : charpentes métalliques)).

On précisera que le niveau de protection préconisé est, bien évidemment, fonction du risque encouru par la structure concernée. Il existe 4 niveaux de protection se distinguant par la puissance et l'étendue de paramètres tels que :

- l'espacement des conducteurs de descente (partie du système de protection destiné à conduire le courant de foudre jusqu'à la prise de terre).
- la taille des mailles (la cage maillée est l'ensemble des conducteurs métalliques de protection placés à intervalles réguliers (tous les 5 à 20 m) sur une structure à protéger).
- le rayon de la sphère fictive (méthode de calcul du point d'impact de la foudre par rapport à l'objet se trouvant à la distance D (rayon de la sphère fictive) du traceur ascendant)).
- les courants de crête ou courant de choc (défini par une charge et une énergie spécifiques).

A => Niveau 4 : Tarmac 2 (lignes alimentation BT (basse tension) venant de Tarmac 1) et 3 (idem Tarmac 2 + ligne BT d'alimentation issue du poste de transformation + ligne de surveillance de la GTC si prévue (Gestion Technique Centralisée)), logistique (idem Tarmac 2). Bâtiments moteur, Tarmac 1 et logistique futur : pas de protection nécessaire.

B => à protéger par parafoudres coordonnés à un niveau N4 : Tarmac 1 et 2 (centrale alarme incendie), Tarmac 3 (système de détection gaz de la chaufferie (capteurs, centrales et vannes). Bâtiment moteur, logistique, logistique futur : pas de protection nécessaire.

C => Tarmac 1, 2, logistique existant et futur, Tarmac 3 : réaliser une équipotentialité entre les canalisations métalliques de fluide (gaz et eau) et la prise de terre. La localisation des liaisons doit être reportée sur un plan.

Bâtiment moteur : sans objet.

Tuyauterie gaz toiture Tarmac 1 : à réaliser sur la structure une protection de niveau N1 (couverture de la tuyauterie en toiture afin qu'elle ne puisse être impactée directement par la foudre).

=> Atelier peinture.

Un logigramme (voir pièce annexe n°22) est inclus dans le dossier de demande. Il indique les différents phasages de l'activité peinture : 3 étapes possibles d'application peinture (Fuselage ou voilure, Voilure ou fuselage, Retouches éventuelles). Le schéma distingue des phases rouges

(risques d'inflammation liée à la présence de peinture ou de poussière de ponçage) et des phases vertes (absence de source de risque).

Il est précisé que lors des phases rouges (signalisation rouge au-dessus des portes d'accès), l'entrée des salles est limitée aux personnes équipées de protection individuelles, notamment respiratoire et aux matériels adaptés à l'utilisation en atmosphère explosive.

Le passage d'une phase rouge à une phase verte est commandé et signalé par le chef d'équipe et respecte les procédures imposant un temps de 30 minutes de temporisation en fin de phase.

3-42 Réduction des potentiels de dangers.

Les pistes de réduction des potentiels de dangers sont :

- l'optimisation logistique diminuant les quantités de produits dangereux stockés.
- le strict respect des procédures aéronautiques et de leurs modes opératoires.

3-43 Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers.

La modélisation des scénarii retenus a été réalisée par le Bureau Veritas. Elle consiste à évaluer les conséquences :

- d'un incendie de réservoir de kérosène (les distances maximales correspondant aux effets létaux ou irréversibles résultant de ce type d'accident sont de 19,5 m et de 28 m. Elles restent donc contenues à l'intérieur des limites de l'installation (aire dédiée), sans risque de propagation de l'incendie aux bâtiments voisins).
- de la dispersion des fumées toxiques générées en cas d'incendie (les concentrations au sol en gaz de combustion toxiques calculées seraient très inférieures au seuil des effets létaux et à celui des effets irréversibles, pour une durée de 30 minutes (correspondant au temps nécessaire à l'évacuation ou au confinement des personnes)).
- d'une explosion d'un réservoir de kérosène (le rapport conclut à un haut niveau de gravité au regard des atteintes sévères possibles pour le personnel situé directement à proximité de l'explosion).

3-44 Mesures de prévention et de protection.

3-441 Les mesures de prévention et de protection générales concernent :

- l'organisation de la sécurité (surveillance du site, règles de circulation des personnes et des véhicules, engins d'exploitation, conditions d'expédition des produits).
- les consignes générales (consignes d'exploitation (dont interdiction de fumer), de cartes de travail (document d'exécution et de contrôle d'une opération d'entretien, de modification, de mise en œuvre ou de remise en état permettant l'exécution de l'opération décrite), règles de sécurité (affichage règlement général fixant les conditions de circulation, les précautions à prendre et les conduites à tenir en cas d'accident ou d'incendie (notice hygiène et sécurité),

consignes spéciales de sécurité, formation du personnel aux règles de sécurité spécifiques aux activités)).

- l'entretien des moyens d'incendie et de secours, la fréquence des exercices, les moyens de transmission et d'alerte.

- les barrières de prévention (règles de prévention contre : l'incendie et l'explosion, la pollution des milieux naturels (étanchéité des surfaces de travail, de stockage et de circulation) ; dispositif mobile de rétention pour recueillir fuites et égouttures accidentelles).

- les moyens de détection et de protection (système de détection, moyens d'alerte, réserve d'eau, extincteurs, exutoires de fumée, gestion des eaux d'extinction incendie, moyens de secours aux blessés).

- l'organisation des secours internes et externes (on notera que la zone aéroportuaire voisine dispose d'un service incendie composé de pompiers présents en continu et de 3 véhicules d'intervention massive).

Internes : secours internes, formation incendie, moyens de secours aux blessés.

Externes : identification des centres de secours, détermination des accès du site aux secours.

3- 442 Les mesures visant à limiter les sources d'ignition (état d'un corps en combustion).

- Recensement des sources et des mesures de prévention (stocks et emploi de produits inflammables ou kérosène : hall Tarmac3, zone de démantèlement et de defueling).

- Classification des zones à risque ATEX (atmosphère explosive).

- Définition de types de zones en fonction de leur dangerosité.

- Recensement et classification des zones à risque ATEX (atmosphère explosive) : hall de peinture (hall avion ; salle préparation peintures/local distribution solvants/local nettoyage matériel ; locaux stockage peinture, solvants, déchets ; système de traitement d'air).

3-443 Les mesures visant à limiter les risques liés aux installations de combustion.

- La limitation des risques liés aux installations de combustion en conformité avec les prescriptions de l'arrêté du 25 juillet 1997 applicables aux ICPE.

Les principales dispositions consistent à l'implantation des appareils de combustion (distance d'éloignement), la ventilation, l'alimentation en combustible (dispositif de coupure).

3-444 Le contrôle de la combustion.

- Equipement de dispositifs de mise en sécurité et de bon fonctionnement.

3-45 Analyse des risques.

Le dossier détaille pour chaque type d'activités et de sous-activité :

- les dangers.

- les causes.

- les conséquences

- le niveau de risque potentiel.

- les moyens de prévention et de protection.

- les risques résiduels.

Les activités concernées sont :

- le stockage des aéronefs.
- la maintenance des aéronefs.
- les stockages (des produits chimiques ; des pièces détachées). [s'agissant des produits utilisés, l'annexe n° 6 du dossier de demande détaille les différents paramètres concernés pour chaque substance : identification du produit, de ses composants, de ses propriétés physiques et chimiques, des dangers ; mesures de premier secours en cas de dispersion accidentelle et d'incendie, précaution de manipulation et de stockage, contrôle de l'exposition, protection individuelle, informations toxicologiques et écologiques, informations relatives à l'élimination et au transport, réglementation.]
- la déconstruction des aéronefs (mise en sécurité : dégazage, vidange des réservoirs de kérosène ; enlèvements d'équipements-découpage).
- le transfert et le regroupement de déchets (acceptation et enlèvement des camions, regroupement des déchets, transfert des DEE).
- l'activité peinture (- Salle peinture (préparation de surface (masquage, ponçage), décapage chimique, application peinture, séchage, remise en conformité de la salle. - Salle préparation peinture (distribution solvant).
- les "utilités" (chaudière et réseau gaz, distribution et stockage de gazole et de kérosène, air comprimé, électricité).
- les risques inhérents à toutes les activités (accident de personne, départ de feu).

Au total, les 37 tableaux d'analyses préliminaires des risques (APR) concluent :

- qu'aucun événement ne relève de la zone critique (risque inacceptable- niveau I).
- que de nombreux événements potentiels relèvent de la zone de risques améliorables (niveau II) : chute d'homme, chute de matériel, collision véhicule/homme). Ils ne concernent que le personnel du site, et sont détaillés dans les mesures hygiène et de sécurité.

3-46 Spécificités de l'activité peinture.

Les activités peinture sur aéronefs sont considérées comme des tâches d'entretien qui doivent être réalisées dans un cadre agréé. Elles sont régies par des textes nationaux (ex : Guide pratique de la DGAC pour les activités de maintien navigabilité) et supra nationaux (ex : règlement européen 2042/2003).

[On précisera que le dossier de demande et ses annexes ne présentent pas les procédures de protections collectives et individuelles concernant les personnes travaillant dans l'atelier peinture ou les textes réglementaires ad hoc. Le commissaire enquêteur a demandé à l'exploitant d'apporter des précisions sur ce sujet. Elles l'ont été par courrier du 23 octobre 2019 (voir pièces annexes n° 23 A et B).

On indiquera que la définition de ces procédures a fait, ces dernières années, l'objet de plusieurs travaux. Les uns relèvent des pouvoirs publics. Les autres sont issus de réflexions communes entre industriels et institutionnels :

=> Les travaux réalisés par les pouvoirs publics (exemple : le “Guide relatif aux précautions et consignes générales applicables lors des chantiers de peinture des aéronefs”- 2012- Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Energie/Direction Générale de l’Aviation Civile (DGAC)).

=> Les travaux issus de réflexions communes entre industriels et institutionnels (exemple : le livret “Prévention des risques liés aux produits chimiques en salle de peinture avion - Mémento des bonnes pratiques” (Observatoire peinture avion en Midi-Pyrénées – Airbus, STTS, ATE/CARSAT, DIRECCTE, service de santé au travail).]

3-5 Les problématiques.

Les problématiques relatives aux activités du projet tel qu’il est mis à enquête publique relèvent de :

- l’évitement des pollutions chroniques ou diffuses des eaux et des sols (rejets des déchets).
- la préservation de la qualité de l’air.
- la préservation de la biodiversité.
- la préservation de la santé des personnes exposées.

Le contenu des prescriptions de l’Arrêté préfectoral complémentaire du 10/08/2017 et ceux des avis des Services de l’Etat (inspection ICPE, Agence Régionale de Santé (ARS), Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du travail et de l’Emploi (DIRRECTE)), Police de l’Eau, MRAe éclairent les points précités. On précisera qu’afin d’améliorer son contenu, plusieurs versions du dossier de demande d’autorisation ont été présentées jusqu’à celle de juin 2019. Les avis des services de l’Etat ont été rendus en avril 2017, octobre 2018 et septembre 2019.

Les items présentés ci-dessous sont numérotés de 1 à 24. Ils sont suivis d’un tableau synoptique indiquant les sujets abordés par les avis, leur origine et la réponse faite par l’exploitant.

<p>3-51 L’évitement des pollutions chroniques ou diffuses des eaux et des sols (rejets des déchets).</p>

=> La problématique concernant les taux anormalement élevés, relevés ces dernières années dans les eaux de ruissellement, de tributylphosphate et la suppression de l’infiltration des eaux de process apparaît comme essentielle. Elle concerne l’ensemble des activités du site, dont lato sensu celle liée à la mise en œuvre du projet (on se reportera au point 3-3214 du présent rapport). Le sujet a fait l’objet :

- d’études annexées au dossier mis à enquête publique pour sa version définitive,

- de signalisations d'une part dans le rapport de l'Inspection des ICPE (08/06/2018) et, d'autre part, dans l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe) Occitanie (06/10/2018). L'un et l'autre se réfèrent à l'arrêté préfectoral complémentaire (APC) n°10-004 du 10/08/2017, pris par Madame la Préfète des Hautes-Pyrénées et présenté ci-après.

=> Le porter à connaissance déposé par la société Tarmac Aérosave le 19/12/2016, concernant la construction du bâtiment "Tarmac 3", et les résultats des analyses relatives au taux de tributylphosphate ont conduit à la prise de l'APC précité. Le point appelle que l'on aille plus avant et que l'on détaille son contenu. Il modifie celui des précédents arrêtés préfectoraux, pris les 10/04/2013 et 16/06/2014, et prescrit à l'exploitant d'engager une étude technico-économique sur la suppression de l'infiltration des eaux de procédé, avec une démonstration de faisabilité des solutions. Cette étude devant être engagée dès notification de l'arrêté (finalisation de la solution retenue dans les 12 mois et mise en œuvre dans les 2 ans). Ces prescriptions concernent la mise en conformité des installations, dans le cadre de la modification de traitement et de rejets des effluents (résidus, déchets) aqueux, portée par l'arrêté ministériel du 10/07/1990 [On indiquera que l'arrêté du 10/07/1990 est relatif à l'interdiction des rejets de certaines substances dans les eaux souterraines en provenance d'installations classées. Il précise, notamment, que lorsque le ruissellement des eaux pluviales sur des toitures, aires de stockage, voies de circulation, aire de stationnement et autres surfaces imperméables est susceptible de présenter un risque particulier...ces dernières ne peuvent être rejetées directement ou indirectement dans les eaux souterraines qu'après contrôle de leur qualité et, si besoin, un traitement approprié. Les substances visées par cet arrêté incluent les composés organophosphorés dont fait partie le phosphate de tributyle (couramment appelé TBP, tributylphosphate)].

Le contenu de l'arrêté préfectoral est présenté, ci-dessous, dans les items 1 à 5.

[On notera que la DREAL 65-32 a initié, en novembre 2018, une réunion avec le maître d'ouvrage afin qu'il présente d'ici mars 2019 l'ensemble des réponses souhaitées au regard des demandes formulées par : l'arrêté préfectoral d'août 2017, les avis de l'inspection des ICPE et de la MRAe Occitanie. In fine, ces éléments devant contribuer à la constitution d'un dossier exhaustif permettant une mise à enquête publique du projet.]

Réseau de collecte des effluents liquide.

Concerne les eaux résiduelles de procédés, les eaux usées sanitaires.

Actions à mener immédiatement.

1 => engager une étude technico-économique sur la suppression de l'infiltration des eaux de procédé avec une démonstration de faisabilité des solutions.

Actions à mener dans les 6 mois (soit au plus tard le 10 février 2018).

2 => Faire un point de situation sur l'état d'avancement de l'étude précitée.

Actions à mener dans les 12 mois (soit au plus tard le 10 août 2018).

Robert MONIER
Commissaire enquêteur

Décision du 25/07/2019
n°E19000115/64

3 => Finaliser l'étude et la transmettre au Préfet avec échéancier de réalisation.

Actions à mener dans les 2 ans (soit au plus tard le 10 août 2019).

4 => Mise en œuvre de la solution retenue pour la gestion des effluents.

Les actions 3 et 4, à mener à 1 et 2 ans, s'appliquent également à la collecte des eaux pluviales, de lavage des sols et de découpe.

5 => Par ailleurs, l'arrêté prescrit des *mesures transitoires* à appliquer dès notification. Elles concernent, pour chacun des bassins versants et chaque type d'activités du site, les modalités des traitements, des mesures et analyses des eaux rejetées, en détaillant les différents process, les matériels en jeu, leur lien et lieu d'implantation.

L'arrêté intègre une surveillance trimestrielle des taux de tributylphosphate. Compte tenu des analyses qui avaient été communiquées à l'Administration et qui faisaient état des teneurs suivantes : - débourbeur 1 = 5.020 µg/l. - débourbeur 2 = 3.580 µg/l. - débourbeur 3 = 358 µg/l. , il a été demandé à l'exploitant de prendre en compte ces données dans son dossier, en apportant des éléments déterminant les causes de ces constats et en s'engageant à remédier à la situation sur les installations existantes (Les Valeurs Guides Environnementales de l'Ineris (Institut National de l'Environnement et des Risques) indiquent une concentration maximale acceptable de 82 µg/l.) Confer point 3-317 du présent rapport (Etude d'impact-hydrologie).

6 => Parking P4.

- Le projet d'augmentation des capacités de stationnement d'avions (création du parking P4) relève de la nomenclature de la loi sur l'eau (imperméabilisation). L'avis de l'inspection des ICPE demande au maître d'ouvrage :

- de compléter le dossier sur ce point, ainsi que de préciser le cumul des surfaces,
- d'effectuer des mesures de l'état initial dont les résultats permettront des comparaisons au regard des éventuelles pollutions des terres parking P4 (réalisation d'une étude des sols en vue d'établir un référentiel rigoureux d'évaluation de la dégradation éventuelle des sols).
- en situation de pollution accidentelle, de comprendre l'indication "remplacement des terres" comme "à perméabilité permanente" (en cas de pollution atteignant une couche moins perméable, la substitution peut conduire à employer un matériau provenant de l'extérieur du site (ex : argile)).
- de détailler les analyses d'évaluation du niveau de la pollution,
- d'intégrer la nécessité d'excaver toutes les terres polluées afin d'atteindre des valeurs de bord et de fond de fouille comparables aux valeurs de l'état initial. Les critères du basculement à la mise en œuvre d'une solution alternative sont à définir avec plus de précisions.

7 => L'avis de la Police de l'Eau (rendu le 05/04/2017) précise que la nappe phréatique concernée est classée "zone à protéger dans le futur" (disposition B24 du SDAGE Adour-Garonne) devant faire l'objet d'une attention particulière concernant la préservation de ressources en eaux.

- il est donc nécessaire, pour l'exploitant, de poursuivre une surveillance semestrielle de la qualité des eaux souterraines via le réseau de piézomètres, pour les paramètres tels que

dichloroéthylène, trichloroéthylène, tétrachloroéthylène, trichloroéthane, chlorure de vinyles, les métaux indicateurs de pollution des aires de circulation, DCO, hydrocarbures totaux (dissous ou émulsionnés), HAP (fluranthène, fluorène, phénantrène, napttalène, pyrène), tributylphosphate, nitrates N4, chlorures, en indiquant les paramètres surveillés et en informant l'ARS et le Syndicat du Marquisat (organisme gestionnaire des eaux), concernant toute anomalie relevée par les piézomètres et susceptible d'impacter la qualité des eaux destinées à la consommation humaine.

8 => Il est demandé d'intégrer dans les paramètres de surveillance des eaux souterraines, outre le tributylphosphate, les substances : Cadmium, Cuivre, Zinc (conclusions des campagnes RSDE menées) (le sigle RSDE signifie Réduction des rejets de Substances Dangereuses dans l'Eau. Un programme national incluant de nouvelles dispositions est entré en vigueur le 01/01/2018).

9 => Sur les constats que :

- la solution de gestion des eaux pluviales et industrielles privilégiée est l'infiltration en terrains fortement perméables, type de gestion ayant entraîné une pollution des eaux souterraines,
- seules des actions curatives sont prévues, que la présence de tributylphosphate témoigne de ce que le type de gestion actuelle est inadapté,

il est indiqué la nécessité de prévoir dès à présent, à l'échelle du site, des solutions préventives pouvant éviter l'infiltration des eaux industrielles (zone de démantèlement D1). Il est souligné que la cuve souterraine de 50m³ de récupération des eaux de pluie issues du bassin versant D1 n'est pas mentionnée dans les plans fournis.

10 => Il est demandé que soit précisée la profondeur de la nappe.

11 => Il est demandé de proscrire l'emploi de pesticides, notamment pour l'entretien des noues.

12 à 15 (Avis MRAe Occitanie 09/09/2019 sur dossier final) :

12 => préciser le calendrier de mise en œuvre des travaux de mise en conformité relatifs à l'interdiction d'infiltration des eaux industrielles.

13 => préciser si un séparateur débourbeur sera installé en amont de la cuve de stockage des eaux de découpe.

14 => réaliser un tableau récapitulatif des dispositifs de traitement des eaux recueillies sur chaque zone ainsi que les éléments justifiant ces choix.

15 => compléter les modalités de contrôle des rejets vers le milieu naturel (analyse maîtrise des risques).

3-52 - La préservation de la qualité de l'air.

16 => Les avis de la MRAe Occitanie et de l'ARS, tout en indiquant l'adaptabilité des mesures proposées par le dossier, recommande de préciser les modalités de contrôle d'émissions de COV liées à l'activité peinture.

17 et 18 (Avis de la MRAe Occitanie 9/2019 sur dossier final) :

17=> quantifier les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité (actuel et projet).

18=> rechercher une alternative au choix du chauffage par fioul (Tarmac 3) (énergies renouvelables ou chaudière gaz) en cohérence avec les politiques publiques de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

[On précisera que :

- le 1^{er} rapport du Haut Conseil pour le Climat, installé en novembre 2018, a été rendu en juin 2019. Il préconise, notamment, des mesures afin de réduire les émissions industrielles de gaz à effet de serre.

- le dossier final de demande d'exploiter (p. 229 - paragraphe 3-12 Utilisation rationnelle de l'énergie) indique de façon lapidaire et sans apporter de précision chiffrée : "Le fioul sera utilisé pour chauffer TARMAC 3 (atelier Peinture) qui nécessite des conditions hygrométriques très exigeantes pour le process peinture." (l'hygrométrie étant le domaine technique de mesure du degré d'humidité de l'air.)

- le chauffage au gaz naturel génère beaucoup moins d'émission de CO2 que le chauffage au fioul.]

3-53 - La préservation de la biodiversité.

19 => Le premier avis de la MRAe Occitanie (10/2018) souligne le manque de rigueur de la méthodologie ayant conduit au diagnostic écologique (études naturalistes datant de 2007), a fortiori s'agissant d'un projet impliquant l'artificialisation de 15,4 hectares. Il juge nécessaire que soient actualisés les enjeux et les impacts naturalistes du projet. Cette actualisation devrait servir de base à des propositions de mesures d'évitement ou de réduction ou de compensation, notamment en phase chantier, et concernant les aménagements des aires de stationnement et du bâtiment H1.

Le deuxième avis de la MRAe (09/2019), pris après diffusion du rapport de la société Biotope et du mémoire en réponse de l'exploitant au premier avis, ne consacre qu'un bref paragraphe aux enjeux habitat, faune, flore. Il indique : "Les travaux d'extension ayant été déjà réalisés, le porteur du 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 intensément, les sensibilités naturalistes liées aux habitats naturels, aux espèces de flore et de faune sont considérés faibles à nulles. Aucune mesure compensatoire aux travaux réalisés n'apparaît donc nécessaire."

Néanmoins, le contenu des échanges téléphoniques que nous avons eus, au cours de l'enquête publique, avec les intervenants de la MRAe Occitanie conduit à tempérer cette dernière position, à la lumière des commentaires du rapport d'inventaire effectué pour le compte de l'exploitant par la société Biotope (voir ci-dessous au point 3-55- "Réponses de l'exploitant", paragraphe "Préservation de la biodiversité").

3-54 - La préservation de la santé des personnes exposées.

Il est demandé :

20 => un bilan aéraulique et une analyse du risque CMR (le sigle désigne les agents chimiques ayant à terme des effets Cancérogènes, Mutagènes ou toxique pour la Reproduction) lors des opérations de ponçage des peintures et de l'utilisation des produits.

21 => une étude acoustique pour limiter le niveau sonore subi par les salariés.

22 => de préciser si la disparité de support et donc de couches lors des ponçages peut entraîner la présence de chrome dans les poussières.

23 => d'appliquer au site de Tarmac les prescriptions des articles 4, 5, 6 et 9 de l'arrêté préfectoral relatif à la lutte contre les moustiques vecteurs de maladies (concerne l'aéroport Tarbes-Ossun-Lourdes en tant que point d'entrée identifié par le règlement sanitaire international (Arrêté préfectoral du 07-05-2019, articles 4, 5, 6 et 9 => élimination physiques des gîtes, modalités pour l'organisme habilité à pénétrer dans les propriétés privées, obligations des propriétaires, surveillance des points d'entrée au sens du règlement sanitaire international (RSI)).

24 => Les activités peinture sur aéronefs sont considérées comme des tâches d'entretien qui doivent être réalisées dans un cadre agréé. Elles sont régies par des textes nationaux (ex : Guide pratique de la DGAC pour les activités de maintien navigabilité) et supra nationaux (ex : règlement européen 2042/2003).

Le dossier de demande et ses annexes ne présentent pas les procédures de protections collectives et individuelles concernant les personnes travaillant dans l'atelier peinture ou les textes règlementaires ad hoc. Le commissaire enquêteur a demandé à l'exploitant d'apporter des précisions sur ce sujet par lettre du 12 octobre 2019 (voir pièce annexe n° 23 A). L'exploitant a répondu par courrier du 23 octobre 2019 (voir pièce annexe n° 23 bis).

3-55 Réponses de l'exploitant sur les demandes précitées.

- *Evitement des pollutions chroniques ou diffuses des eaux et des sols (rejets des déchets).*
- *Préservation de la qualité de l'air.*
- *Préservation de la biodiversité.*
- *Préservation de la santé des personnes exposées.*

Evitement des pollutions chroniques ou diffuses des eaux et des sols (rejets des déchets).

On se reportera au contenu du point 3-3214 du présent rapport qui présente les actions à mener, préconisées à la suite des analyses et études réalisées par des cabinets spécialisés (confer pièces annexes 22, 26 et 26 bis du dossier de demande).

S'agissant de la suppression d'infiltration des eaux industrielles, l'étude fournie en février 2019 présente trois types d'hypothèses détaillant neuf possibilités : deux conduisent à la suppression des eaux de coupe, deux autres induisent le traitement des eaux par mélange, cinq solutions intègrent l'isolement des eaux de coupe. Les deux premiers types d'hypothèses comportent des inconvénients majeurs (mauvaise maîtrise des éléments découpés, risque incendie, production de poussière, bruits, coût, etc.).

Parmi les solutions du troisième type, celle préconisée par la société Antea et retenue par l'exploitant consiste en un maillage de la zone de découpe. Il s'agit d'isoler la surface de l'aire de démantèlement, en séparant les zones qui ne sont pas impactées par les eaux de process et de réduire les volumes collectés.

L'isolation de la zone de découpe du reste de l'aire de démantèlement se faisant par un système de murets, de caniveaux et de vannes.

Les eaux de la zone de déconstruction (découpe) sont collectées dans un réseau dédié qui, durant les phases de découpe, les conduit vers une cuve souterraine de 50 m³ située près de l'aire de démantèlement. La cuve serait précédée d'un séparateur-déboureur permettant un premier traitement des eaux. Une fois pleine, la cuve est vidangée pour envoi des eaux industrielles en traitement externe sur une installation autorisée à traiter ce type d'effluents industriels. Il s'agit de la société Pyrénées Services Industrie environnement (PSI), sise à Lannemezan et spécialisée dans la gestion des déchets. Les eaux du reste de l'aire de démantèlement rejoignent les eaux de ruissellement. Les opérations de découpe terminées, la zone est balayée et les vannes positionnées afin que les eaux de ruissellement rejoignent le dispositif de traitement des eaux du bassin versant D1.

La solution retenue permet :

- la suppression de l'infiltration des eaux de coupe.
- un délai de mise en œuvre de 4 mois (délai des travaux inférieur à 2 mois et faible indisponibilité de la zone de découpe, les travaux d'isolement s'effectuant majoritairement en périphérie de la zone de démantèlement).
- un coût d'investissement limité (à hauteur de 107.300 euros) et une augmentation modérée des coûts de traitement annuel, estimés à 195.289 euros [lors de notre visite du site le 18 octobre 2019, nous avons constaté l'avancement des travaux : mise en place de la cuve de collecte, des rehausses de voiries et des réglettes de détournement des eaux de process. L'ensemble du procédé est opérationnel sur le site depuis la mi novembre 2019].

La quantité d'eau de process à traiter nécessite d'engager des actions afin de limiter la consommation des eaux industrielles. Elles consistent à :

- mettre en place une électrovanne (permettant d'agir sur le débit du fluide) liant le passage d'eau à la coupe effective.
- mener une étude concernant l'utilisation de l'eau de ruissellement après traitement.

On notera que des actions de réduction de charge polluante ont été engagées par l'exploitant concernant, notamment, les modalités de découpe.

A la demande relative à la profondeur de la nappe à l'endroit du site, le dossier de demande indique que :

- la profondeur de la nappe sur le site de Tarmac, mesurée en novembre 2018, varie entre 9,4 m et 14,8 m.
- la profondeur moyenne se situe autour de 10 m (la plus haute serait de l'ordre de 6,3 m (période de hautes eaux : janvier à mai) et la plus basse serait comprise entre 12 et 15 m).

La réponse de l'exploitant au second avis de la MRAe (mémoire du 02/10/2019) précise :

- les travaux relatifs à la solution retenue pour la non infiltration des eaux de process seront finalisés avant la fin 2019 pour une mise en œuvre immédiate (ce qui est le cas).
- l'exploitant indique qu'il n'envisage pas de mettre en œuvre un débourbeur en amont de la cuve de collecte, au motif que ces eaux sont évacuées vers une unité de traitement agréée. Il est précisé que l'implantation de la cuve de stockage permettra une installation d'un débourbeur si nécessaire.
- l'exploitant présente dans son mémoire un exemple de tableau indiquant : lieu, nature des polluants utilisés, caractérisation de la pollution, gestion/rétention/traitement des effluents, suivi qualité.
- l'exploitant reproduit le tableau de l'annexe 26 du dossier de demande précisant les mesures déployées au cours des différentes phases d'intervention sur les aéronefs, visant à réduire les impacts sur la qualité des eaux, en complément des aménagements mis en œuvre. Il indique que, par ailleurs, l'étude d'impact présente, en son chapitre 7, les moyens actuels de surveillance des milieux, et que ces moyens seront redéfinis par le futur arrêté préfectoral établi par la DREAL à l'issue de la procédure de demande d'autorisation.

[On précisera que l'exploitant a récemment missionné la société Antéa Group afin de gérer les prélèvements sur le site d'Azereix et les analyses, et de proposer des actions correctives éventuelles.]

Préservation de la qualité de l'air.

On se reportera au point 3-3216 du présent rapport. L'exploitant indique que les émissions de polluants sont liées :

- à l'utilisation des engins (dioxyde de soufre, monoxyde de carbone, COV, oxyde d'azote).
- à la déconstruction des aéronefs.
- aux activités de maintenance (tests de moteurs).
- au transit et au regroupement des déchets (métaux, ferrailles, plastiques, DIS, DEE).
- aux activités peinture (poussières et COV).

=> Véhicules. Le projet induira une augmentation de la consommation de gasoil de 25%, soit un total de 200 m3. L'impact est estimé fort, direct et permanent.

=> Chaufferie. Consommation actuelle de 4700 m3/an (soit une émission de 16 kg de NOx (oxyde d'azote). L'activité peinture (chaufferie) génèrerait une consommation, de 200.000 m3/an (soit une émission de 6,6 tonnes de NOx). L'impact est estimé fort, direct et permanent.

=> Salle de peinture : poussières de ponçage et particules de poussières en suspension. La quantité de solvants utilisés est estimée à 19 tonnes. La quantité de peinture pour peindre un avion type A320 est en moyenne de 1 tonne.

L'arrêté du 02 février 1998 prévoit les valeurs limites à respecter pour une consommation de solvant > à 15 tonnes/an pour chaque point de rejet : de 50 mg/m³ pendant le séchage et 75 mg/m³ pendant l'application.

Le rejet maximum estimé pour chaque cheminée est de 35 mg/m³ en phase d'application et largement inférieure à la norme de l'arrêté concernant la phase séchage. L'arrêté cité est relatif "aux prélèvements et à la consommation d'eau, ainsi qu'aux émissions de toute nature des ICPE soumises à autorisation."

Les mesures projetées pour réduire les impacts d'envol d'éléments, d'émissions polluantes des engins, d'émissions de poussières salle peinture sont :

- *envol d'éléments légers* (aires de transit et de regroupement des déchets) : installation de filets et bâches,
- *émissions polluantes des engins* : contrôle régulier de la flotte d'engins, moteur à l'arrêt ou au ralenti pour camions immobilisés,
- *émissions de poussières salle peinture* : installation de 3 panneaux d'aspiration-filtration (1 = 36 x 7 m, 2 et 3 = 16 x 7 m (rétention de 99% des poussières émises). Panneaux correspondant aux "meilleures techniques disponibles" (terme défini par l'article 3 de la Directive IED de l'Union Européenne de 12/2010 concernant les émissions industrielles).

=> dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe de septembre 2019, l'exploitant :

- indique que compte tenu de la nature des activités, le suivi analytique apparaît la seule méthode fiable quant à la détermination de la quantité de COV émise par l'installation. Dans ce type de suivi, le taux de COV émis est assimilé à celui calculé pour les préparations utilisées (méthode surévaluant légèrement les quantités réellement émises puisque une certaine quantité de COV reste piégée dans la peinture appliquée (la mesure étant réalisée selon les modalités des normes françaises : NF X43-301, EN 12619, EN 132656 relatives aux émissions des sources fixes).

- s'engage, s'agissant de la réduction des quantités de solvants mises en œuvre du fait de l'activité peinture, à travailler en amont avec ses donneurs d'ordre afin d'étudier, pour chaque opération, les alternatives en termes de produits commerciaux tout en restant dans le cahier des charges technico-économique des donneurs d'ordre.

- présente des tableaux estimant les émissions de CO₂ issues des chaudières (en tonnes/an) : actuellement en place (gaz et gasoil => 2,4 + 400 = 402 t/an).

avec projet dont chaudière Tarmac 3 fioul = 1075 t/an (gaz, gasoil et fioul => 2,4 + 532 + 540).

L'utilisation d'une chaudière gaz pour le bâtiment Tarmac 3 permettrait donc une économie de 140 tonnes/an d'émission de CO₂. L'exploitant indique : "le choix de Tarmac AEROSAVE s'était porté sur une chaudière fonctionnant au fioul. Néanmoins, dans une optique d'amélioration du bilan GES, ce choix pourrait être reconsidéré au moment de la mise en œuvre de la chaudière, en concertation avec les services de la DREAL."

[On constatera que les activités nouvelles conduisent à plus que doubler les émissions de CO2. Néanmoins, “l'économie” des émissions de CO2 liée à l'utilisation dans le bâtiment Tarmac 3 (atelier de peintures) d'une chaudière gaz au lieu d'une chaudière fioul permettrait une “économie” estimée à 140 tonnes/an, ce qui représente 35% du total des émissions de CO2 actuellement générées par les activités du site et 13% des émissions totales projetées avec une chaudière fioul.]

Préservation de la biodiversité.

Dans un mémoire, fourni en juin 2019, en réponse à l'avis de la MRAe, l'exploitant apporte les précisions suivantes, contenues dans la dernière page du mémoire, concernant la mission confiée à la société Biotope : Une étude faune-flore a été réalisée (janvier 2019) par la société Biotope. Cette étude s'est fondée sur des données bibliographiques, une visite terrain et quelques sondages pédologiques.

Le texte se conclut ainsi : “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.”

[Cependant, on notera que le rapport de l'étude menée par la société Biotope (annexe 25 du dossier de demande d'autorisation) comprend un ensemble d'éléments et de commentaires qui tempore les affirmations précitées.

=> Tout d'abord, le rapport établi par la société Biotope prend soin de préciser en introduction : “...il faut bien noter que les prospections terrains n'ont pas été réalisées dans le cadre d'un inventaire quatre saisons, l'analyse écologique n'est à ce stade que partielle mais permet une première approche.”

=> Le rapport contient un tableau présentant les périodes favorables à l'inventaire des oiseaux et des mammifères ainsi qu'au repérage des habitats potentiellement favorables pour les amphibiens, reptiles oiseaux et mammifères.

Ce tableau est repris ci-après :

Groupes biologiques	Périodes
Habitat et flore	Mars à juin + septembre
Insectes	Mai à août
Amphibiens	Février à juin + septembre à mi-octobre

Robert MONIER
Commissaire enquêteur

Décision du 25/07/2019
n°E19000115/64

Reptiles	Avril à mi-septembre
Oiseaux : Hivernants Nicheurs Migrateurs	Janvier à mi-février Avril à juin Avril à juin et mi-août à fin octobre
Mammifères (hors Chiroptères)	Avril à septembre
Chiroptères : Hivernage Transit printanier Reproduction Transit automnal	Janvier Mai-juin Mi-juin-mi-août Mi août-mi octobre
Mollusques, crustacés, poissons	Janvier à octobre

Il ne faut pas être grand clerc pour en déduire qu'une seule visite terrain, effectuée en janvier 2019 par le bureau d'étude, conduit à des conclusions incomplètes. D'ailleurs, la société Biotope a l'honnêteté de l'indiquer dans son rapport en précisant :

=> "la période hivernale ne permet pas l'identification d'une partie de la flore du site".

=> "la cartographie des habitats a été en partie réalisée par photo-interprétation et extrapolation." (ce qui conduit à supposer la présence potentielle de telle ou telle espèce).

=> "l'effort de prospection étant limité à un passage et la période plutôt défavorable à l'inventaire des amphibiens, reptiles, insectes, chiroptères, oiseaux, les listes d'espèces ne sont pas exhaustives."

S'agissant des amphibiens et reptiles, le cabinet Biotope indique, par ailleurs : "Dans la mesure où notre passage sur le site a été réalisé en pleine période d'hivernage, nous ne sommes pas en mesure de produire une liste d'espèces pour les taxons considérés."

S'agissant des oiseaux, l'inventaire mené sur le terrain relève la présence de 24 espèces dont une est à fort enjeu patrimonial (la Fauvette pitchou - voir pièce annexe n°21 C : lieu d'observation de l'individu. Le lieu concerné est en état de haies, positionné, près la clôture, à la bordure au nord-est du site. La Fauvette pitchou est un passereau bénéficiant d'une protection totale sur le territoire français et inscrit à l'annexe 1 de la Directive Oiseaux de l'Union Européenne. Il est, notamment, interdit de détruire, altérer ou dégrader son milieu. Le Bureau d'études Biotope indique dans son rapport avoir localisé cette espèce patrimoniale qui "effectue la totalité de son cycle biologique sur le site".

On rappellera également que le site de l'exploitant occupe 40 hectares et que les projets ont induit et induisent l'artificialisation de plus de 15 hectares sans prévoir aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation au bénéfice de la biodiversité (on soulignera, à cet égard, que le Plan Biodiversité gouvernemental du 04 juillet 2018 intègre une mobilisation

des entreprises. Les actions 30 et 31 traitant de la qualification et de la réduction par les entreprises de leur empreinte biodiversité).

Présentant les données publiques bibliographiques (Observatoire de la Biodiversité de Midi-Pyrénées), le Bureau d'études fait état sur les communes d'Azereix et d'Ossun de la présence de trois espèces protégées (*Drosera intermedia*, *Drosera rotundifolia*, *hypericum elodes*, plantes de landes humides) et de 24 espèces déterminantes de ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique).

Par ailleurs, on relèvera que le résumé non technique, joint au dossier, indique concernant le cadre biologique :

- dans sa partie *Etat initial du site* : “Le site ne doit pas constituer un habitat pour les oiseaux afin de ne pas les attirer à proximité de l'aéroport”.
- dans sa partie *Impacts du projet et mesures compensatoires* : “incidences très réduites, car milieu déjà fortement anthropisé – préservation d'un maximum d'espaces verts. Absence de traitement végétal d'envergure afin de ne pas attirer l'avifaune de l'aéroport.”

On soulignera sur ces points que :

- l'aéroport de Tarbes-Ossun-Lourdes est d'un trafic somme toute modeste et saisonnier.
- les services de sécurité de l'aéroport effectuent des effarouchements sonores lors des décollages et atterrissages d'avions.

On notera que :

- la formule “préservation d'un maximum d'espaces verts” mériterait d'être détaillée s'agissant d'un projet qui vise à l'artificialisation de plus de 15 hectares.

In fine, on comprend que, pour des raisons de délais de présentation du dossier définitif de demande d'autorisation aux services de l'Etat, et afin d'engager l'enquête publique, l'exploitant n'ait pas souhaité qu'une étude faune-flore soit menée sur une durée d'un an (avec des inventaires terrains sur les quatre saisons). Cela a conduit à ce que l'étude fournie soit très incomplète et que le rapport du prestataire (société Biotope) ne présente aucune préconisation de mesures relevant du principe ERC (éviter, réduire, compenser).

Lors de notre visite sur site et de nos entretiens avec M. Médan et Mme Ballouhey, il nous a été précisé (précision confirmée par courrier) que l'exploitant prévoyait de faire réaliser, par la société Biotope, des campagnes d'inventaires saisonniers afin de compléter et d'optimiser la prospection hivernale précédemment effectuée.]

Préservation de la santé des personnes exposées.

On reprendra, ci-après, le point 3-44 du présent rapport.

L'exploitant indique et détaille dans son dossier les mesures de prévention et de protection des personnes exposées concernant :

- l'organisation de la sécurité (surveillance du site, règles de circulation des personnes et des véhicules, conditions d'expédition des produits).

- les consignes générales (consignes d'exploitation (dont interdiction de fumer), de cartes de travail (document d'exécution et de contrôle d'une opération d'entretien, de modification, de mise en œuvre ou de remise en état, permettant l'exécution de l'opération décrite), consignes spéciales de sécurité, formation du personnel aux règles de sécurité spécifiques aux activités).
- les moyens de détection et d'intervention (système de détection, moyens d'alerte, réserve d'eau, extincteurs).
- l'organisation des secours internes et externes (on notera que la zone aéroportuaire voisine dispose d'un service incendie composé de pompiers présents en continu et de 3 véhicules d'intervention massive).
- le recensement et la classification des zones à risque ATEX (atmosphère explosive) : hall de peinture (hall avion ; salle préparation peintures/local distribution solvants/local nettoyage matériel ; locaux stockage peinture, solvants, déchets ; système de traitement d'air).
- la limitation des risques liés aux installations de combustion en conformité avec les prescriptions de l'arrêté du 25 juillet 1997 applicables aux ICPE.

=> L'exploitant indique que :

- les taux de concentration en polluants pour les populations les plus exposées sont très inférieurs aux valeurs limites pour la protection de la santé humaine.
- en période de chantier, l'impact sonore sera moyen et direct (terrassment, circulation engins, klaxons de recul, perçage, sciage, soudure). Il est précisé que l'impact sonore temporaire restera inférieur au bruit généré par le trafic aéroportuaire.
- en permanence : l'effet du projet sur les nuisances sonores est qualifié de très faible.
- les poussières de ponçage peuvent contenir des composés du chrome. Le dossier indique écarter ce risque au motif que les couches de peinture concernées sont celles d'accroche sur le métal (le ponçage prévu s'arrête au niveau de cette couche (identifiée par une couleur spécifique)), les moyens de traitement devraient conduire, après dispersion, à une exposition moyenne annuelle $< \text{à } 1.0.10^{-5} \mu\text{g}/\text{m}^3$ considérée comme négligeable.

=> S'agissant de la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies, l'exploitant précise qu'il a pris contact :

- avec l'aéroport TLP lequel effectue localement son propre suivi.
- avec une société spécialisée intervenant dans le 65 afin d'évaluer les éventuelles mesures à prendre pour répondre aux exigences de l'arrêté préfectoral relatif à la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies dans le 65.

=> S'agissant des procédures de protections collectives et individuelles concernant les personnes travaillant dans l'atelier peinture et suite aux demandes de précisions formulées par le commissaire enquêteur, l'exploitant a apporté les réponses suivantes :

- Protections collectives : automatisation du système de ventilation, accès de la salle par un sas, isolement des locaux annexes de la salle de peinture.
- Protections individuelles : équipements industriels spécifiques (masques à adduction d'air, gants, combinaisons intégrales (mise à jour du document évaluant les risques santé qui intègrera les moyens de protection pour chaque risque identifié)).

- Hygiène : en complément des règles générales incluses dans le règlement intérieur, vêtements de travail fournis et nettoyés par l'exploitant, étude de la faisabilité d'un double vestiaire ("ville" et "peinture").
- Surveillance et contrôle : une surveillance de l'exposition des salariés par poste sera régulièrement effectuée, contrôle annuel du bon fonctionnement des installations de ventilation.

Le développement de la nouvelle activité sera effectué en collaboration avec des prestataires spécialisés.

3-56 Tableau synoptique : contenu des avis, service émetteur, réponse apportée par l'exploitant.

OBJET	ORIGINE	REPOSE PETITIONNAIRE
<p><u>I- Evitement des pollutions chroniques ou diffuses des eaux et des sols (rejets des déchets).</u></p> <p><i>Réseau de collecte des effluents liquides.</i></p> <p><u>Actions à mener immédiatement.</u></p> <p>1 => engager une étude technico-économique sur la suppression de l'infiltration des eaux de procédé avec une démonstration de faisabilité des solutions.</p> <p><u>Actions à mener dans les 6 mois (soit au plus tard en février 2018).</u></p> <p>2 => Faire un point de situation sur l'état d'avancement de l'étude précitée</p> <p><u>Actions à mener dans les 12 mois (soit au plus tard en septembre 2018).</u></p> <p>3 => Finaliser l'étude et la transmettre au Préfet avec échéancier de réalisation.</p> <p><u>Actions à mener dans les 2 ans (soit au plus tard en septembre 2019).</u></p> <p>4 => Mise en œuvre de la solution retenue pour la gestion des effluents.</p> <p>Les actions 3 et 4, à mener à 1 et 2 ans, s'appliquent également à la collecte des eaux pluviales, de lavage des sols et de découpe.</p> <p><u>Mesures transitoires.</u></p> <p>5 => Par ailleurs, l'arrêté prescrit des mesures transitoires à appliquer dès notification. Elles concernent, pour chacun des bassins versants et chaque type d'activités du site, les modalités des</p>	<p>Arrêté PC n°10-004 du 10/08/2017</p> <p>Avis inspection ICPE Avis MRAe 10/2018</p>	<p><u>I- Evitement des pollutions chroniques ou diffuses des eaux et des sols (rejets des déchets).</u></p> <p>La DREAL 65-32 a initié, en novembre 2018, une réunion avec le pétitionnaire aux fins de respect des prescriptions de l'arrêté préfectoral du 10/08/2017 d'ici mars 2019.</p> <p>1 et 2 => => <u>Conclusions de l'étude réalisée par la société ANTEA (diffusion 06/2019) sur :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>l'incidence de l'infiltration des eaux de ruissellement vers la nappe.</u> - <u>la faisabilité du rejet dans le réseau hydrographique soit de tout ou partie des eaux de ruissellement, soit des eaux de process après ruissellement, soit de l'ensemble des rejets.</u> - Non faisabilité des rejets des eaux pluviales et de process au réseau hydrographique du secteur car celui-ci est trop éloigné et ne pourrait supporter ces débits supplémentaires. La société ANTEA préconise de poursuivre l'infiltration des eaux sur site en séparant le rejet des eaux de process du rejet des eaux pluviales. - L'évaluation quantitative de la gestion des eaux pluviales n'a pas d'incidence sur le milieu récepteur qui est l'aquifère des alluvions de l'Echez, du fait : <ul style="list-style-type: none"> - de ses bonnes capacités à l'infiltration, de la profondeur de la nappe (entre 6 et 15m) et du gradient hydraulique considéré comme moyen (de l'ordre de 5%). - du dispositif de gestion des eaux mis en place.

Robert MONIER
Commissaire enquêteur

Décision du 25/07/2019
n°E19000115/64

<p>SDAGE Adour-Garonne) devant faire l'objet d'une attention particulière concernant la préservation de ressources en eaux.</p> <p>- il est donc nécessaire, pour l'exploitant, de poursuivre une surveillance semestrielle de la qualité des eaux souterraines, via le réseau de piézomètres, pour les paramètres tels que dichloroéthylène, trichloroéthylène, tétrachloroéthylène, trichloroéthane, chlorure de vinyles, les métaux indicateurs de pollution des aires de circulation, DCO, hydrocarbures totaux (dissous ou émulsionnés), HAP (fluranthène, fluorène, phénantrène, naptalène, pyrène), tributylphosphate, nitrates N4, chlorures. en indiquant les paramètres surveillés et en informant l'ARS et le Syndicat du Marquisat (organisme gestionnaire des eaux), concernant toute anomalie relevée par les piézomètres et susceptible d'impacter la qualité des eaux destinées à la consommation humaine.</p> <p>8 => Il est demandé d'intégrer dans les paramètres de surveillance des eaux souterraines, outre le tributylphosphate, les substances : Cadmium, Cuivre, Zinc (conclusions des campagnes RSDE menées) [le sigle RSDE signifie Réduction des rejets de Substances Dangereuses dans l'Eau. Un programme national incluant de nouvelles dispositions est entré en vigueur le 01/01/2018].</p> <p>9 => Sur les constats que :</p> <p>- la solution de gestion des eaux pluviales et industrielles privilégiée est l'infiltration en terrains fortement perméables, type de gestion ayant entraîné une pollution des eaux souterraines,</p> <p>- seules des actions curatives sont prévues, que la présence de tributylphosphate témoigne de ce que le type de gestion actuelle est inadapté,</p> <p>il est indiqué la nécessité de prévoir dès à présent, à l'échelle du site, des solutions préventives pouvant éviter l'infiltration des eaux pluviales (zone de démantèlement D1 qui fait l'objet d'une étude technique en cours). Il est souligné que la cuve de 50m3 de récupération des eaux de pluie issues du bassin versant D1 n'est pas mentionnée dans les plans fournis.</p> <p>10 => Il est demandé que soit précisée la profondeur de la nappe.</p>	<p>Avis police de l'eau 4/2017</p> <p>Avis ARS 4/2017.</p> <p>Avis ARS 4/2017</p> <p>Avis MRAe 9/2019</p>	<p>Pz7 et le Pz8 a été créé.</p> <p>Les paramètres analysés, à une fréquence semestrielle, sont les composés organiques halogénés volatils (COHV), les hydrocarbures aromatiques (BTEX et styrène), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les métaux lourds et les éléments des produits chimiques stockés, utilisés ou produits sur place dont le TBP (présent dans les huiles utilisées en aéronautique, le 1.1.2.2-Tétrachloroéthylène et le Trichloroéthylène présents dans les produits dégraissants (le Trichloréthylène étant maintenant interdit).</p> <p>Une analyse du suivi a été réalisée par la société ANTEA sur les paramètres suivants : DCO, MES, PH, température, hydrocarbures totaux, cadmium, chrome, aluminium, cuivre zinc, TBP. Elle a conclu que ces paramètres restaient inférieurs aux limites de qualité pour les eaux souterraines.</p> <p>9 => <u>Solution retenue pour la suppression de l'infiltration des eaux industrielles</u>, suite à l'étude technico-économique d'optimisation de la gestion des eaux de process sur le site. Il s'agit du "maillage de la zone avec activation globale". Cette solution consiste à isoler la surface de l'aire de démantèlement qui génère les eaux de process. Ces dernières rejoignant un réseau dédié les orientant, lors des phases de découpe, vers une cuve de 50m3 située à proximité. Cette dernière pourra être précédée d'un séparateur débourbeur permettant un premier traitement. Lorsque la cuve est pleine, elle est vidangée pour envoi des eaux industrielles en traitements. Le système de traitement est opérationnel depuis la mi novembre 2019.</p> <p>10 => Voir ci-dessus les éléments de l'étude de la société ANTEA.</p>
---	---	--

<p>11 => Proscrire l'emploi de pesticides, notamment pour l'entretien des noues.</p> <p>12 à 15 (Avis MRAe Occitanie 9/2019 sur dossier final) :</p> <p>12 => préciser le calendrier de mise en œuvre des travaux de mise en conformité relatifs à l'interdiction d'infiltration des eaux industrielles.</p> <p>13 => préciser si un séparateur débourbeur sera installé en amont de la cuve de stockage des eaux de découpe.</p> <p>14 => réaliser un tableau récapitulatif des dispositifs de traitement des eaux recueillies sur chaque zone ainsi que les éléments justifiant ces choix.</p> <p>15 => compléter les modalités de contrôle des rejets vers le milieu naturel (analyse maîtrise des risques).</p>		<p>11 =>L'usage des pesticides et nitrates pour l'entretien des espaces verts du site sera proscriit.</p> <p>12 à 15 (réponse de l'exploitant par mémoire du 02/10/2019)</p> <p>12 => les travaux seront finalisés fin 2019 pour une mise en œuvre immédiate (ce qui est le cas).</p> <p>13 => l'exploitant n'envisage pas de mettre en œuvre un débourbeur en amont de la cuve de collecte, au motif que ces eaux sont évacuées vers une unité de traitement agréée. Il est précisé que l'implantation de la cuve de stockage permettra une installation d'un débourbeur si nécessaire.</p> <p>14 => l'exploitant présente dans son mémoire un exemple de tableau indiquant : lieu, nature des polluants utilisés, caractérisation de la pollution, gestion/rétention/traitement des effluents, suivi qualité.</p> <p>15 => l'exploitant reproduit le tableau de l'annexe 26 du dossier de demande précisant les mesures déployées au cours des différentes phases d'intervention sur les aéronefs, visant à réduire les impacts sur la qualité des eaux, en complément des aménagements mis en œuvre. Il indique que, par ailleurs, l'étude d'impact présente, en son chapitre 7, les moyens actuels de surveillance des milieux, et que ces moyens seront redéfinis par le futur arrêté préfectoral établi par la DREAL à l'issue de la procédure de demande d'autorisation.</p>
<p>II - <u>Préservation de la qualité de l'air.</u></p> <p>16 => Il est recommandé de préciser les modalités de contrôle d'émissions de COV liées à l'activité peinture et la démarche des réduction du plan de gestion des solvants qui sera mis en place.</p>	<p>Avis ARS 04/2017 et MRAe 10/2018</p> <p>Avis MRAe 9/2019</p>	<p>II - <u>Préservation de la qualité de l'air.</u></p> <p>16 => l'exploitant indique que compte tenu de la nature des activités, le suivi analytique apparaît la seule méthode fiable quant à la détermination de la quantité de COV émise par l'installation. Dans ce type de suivi, le taux de COV émis est assimilé à celui calculé pour les préparations utilisées (méthode surévaluant légèrement les quantités réellement émises puisque une certaine quantité de COV reste piégée dans la peinture appliquée [la mesure étant réalisée selon les modalités des normes françaises : NF X43-301, EN 12619, EN 132656 relatives aux émissions des sources fixes. S'agissant de la réduction des quantités de solvants</p>

<p>17 et 18 (Avis de la MRAe Occitanie 9/2019 sur dossier final) :</p> <p>17 => quantifier les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité (actuel et projet).</p> <p>18 => rechercher une alternative au choix du chauffage par fioul (Tarmac 3) [énergies renouvelables ou chaudière gaz] en cohérence avec les politiques publiques de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>[On précisera que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le 1^{er} rapport du Haut Conseil pour le Climat, installé en novembre 2018, a été rendu en juin 2019. Il préconise, notamment, des mesures afin de réduire les émissions industrielles de gaz à effet de serre. - le dossier final de demande d'exploiter (p. 229 - paragraphe 3-12 Utilisation rationnelle de l'énergie) indique de façon lapidaire et sans apporter de précision chiffrée : "Le fioul sera utilisé pour chauffer TARMAC 3 (atelier Peinture) qui nécessite des conditions hygrométriques très exigeantes pour le process peinture." [l'hygrométrie étant le domaine technique de mesure du degré d'humidité de l'air.] - [le chauffage au gaz naturel génère 330% de CO2 que le chauffage au fioul.] 		<p>mises en œuvre par l'activité peinture, l'exploitant indique s'engager à travailler en amont avec ses donneurs d'ordre afin d'étudier, pour chaque opération, les alternatives en termes de produits commerciaux tout en restant dans le cahier des charges technico-économique des donneurs d'ordre.</p> <p>17 et 18 (réponse de l'exploitant par mémoire du 02/10/2019).</p> <p>17 => Voir ci-dessous points 18 et 20.</p> <p>18 => L'exploitant présente des tableaux estimant les émissions de CO2 issues des chaudières (en tonnes/an) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - actuellement en place (gaz et gasoil => 2,4 + 400 = 402 t/an). - avec projet dont chaudière Tarmac 3 fioul (gaz, gasoil et fioul => 2,4+ 532 + 540 = 1075 t/an). - avec projet dont chaudière Tarmac 3 gaz (gaz, gasoil et fioul => 2,4+ 532 + 400 = 935 t/an). <p>L'utilisation d'une chaudière gaz pour le bâtiment Tarmac 3 permettrait une économie de 140 tonnes/an d'émission de CO2.</p>
<p>III - Préservation de la biodiversité.</p> <p>19 => Il est souligné le manque de rigueur de la méthodologie ayant conduit au diagnostic écologique (étude naturalistes datant de 2007), a fortiori s'agissant d'un projet impliquant l'artificialisation de 15,4 hectares. Il est jugé nécessaire que soient actualisés les enjeux et les impacts naturalistes du projet. Cette actualisation devrait servir de base à des propositions de mesures d'évitement ou de réduction ou de compensation, notamment en phase chantier, et concernant les aménagements des aires de stationnement et du</p>	<p>Avis MRAe 9/2019</p>	<p>III - Préservation de la biodiversité.</p> <p>19 => Dans un mémoire, fourni en juin 2019, en réponse à l'avis de la MRAe, l'exploitant apporte les précisions suivantes, contenues dans la dernière page du mémoire :</p> <p>"Une étude faune-flore a été réalisée (janvier 2019) par la société biotope (annexe 25 du dossier de demande). Cette étude s'est fondée sur des données bibliographiques, une visite terrain, des sondages pédologique."</p> <p>Le texte se conclut ainsi : "dans le cadre de l'analyse à la suite de la visite de terrain hivernale en janvier</p>

bâtiment H1.		2019, <u>les enjeux concernant la biodiversité apparaissent globalement faibles.</u> 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.''
<p>IV- <u>Préservation de la santé des personnes exposées.</u></p> <p>Il est demandé à l'exploitant :</p> <p>20 => Un bilan aéraulique et une analyse du risque CMR [le sigle désigne les agents chimiques ayant à terme des effets Cancérogènes, Mutagènes ou toxique pour la Reproduction] lors des opérations de ponçage des peintures et de l'utilisation des produits.</p> <p>21 => Une étude acoustique pour limiter le niveau sonore subi par les salariés.</p>	Avis ARS 4/2017	<p>IV- <u>Préservation de la santé des personnes exposées.</u></p> <p>20 => <u>Rejets atmosphériques salle de peinture.</u></p> <p>Le flux de COV instantané maximal sera voisin de 14kg/h L'article 59 de l'arrêté du 02/02/1998 dispense d'une mesure permanente des émissions de poussière. Des mesures ponctuelles (fréquence minimale annuelle) seront mises en place ainsi que sur chaque cheminée conformément à la norme NF X44-052 de mai 2002.</p> <p>Des ailes de mesures permettront de mesurer et de vérifier le débit des gaines.</p> <p>Toutes les mesures seront reportées vers la Gestion Technique Décentralisée.</p> <p>- Poussières : estimation à 344 kg/an. Le flux de poussière prévu est inférieur à 0,4kg/h. L'article 59 de l'arrêté du 02/02/1998 dispense d'une mesure permanente des émissions de poussière.</p> <p>L'étude fait apparaître des quotients de danger très inférieur au seuil réglementaire.</p> <p><u>Rejets atmosphériques chaufferie Tarmac 3.</u></p> <p>Mesure du débit rejeté et de la concentration des polluants selon les méthodes normalisées en vigueur : Poussières totales - Monoxyde de carbone - Oxydes de soufre et d'azotes - Composés organiques volatils non méthaniques - Chlorure d'hydrogène – Fluor et composés – Ammoniac – Formaldéhyde.</p> <p>L'exploitant indique que les taux de concentration en polluants pour les populations les plus exposées sont très inférieures aux valeurs limites pour la protection de la santé humaine.</p> <p>21 => En période de chantier, l'impact sonore sera moyen et direct (terrassment, circulation engins, klaxons de recul, perçage, sciage, soudure). Il est indiqué que l'impact sonore temporaire restera</p>

<p>22 => Préciser si la disparité de support et donc de couches lors des ponçages peut entraîner la présence de chrome dans les poussières.</p> <p>23 => Appliquer au site de Tarmac les prescriptions des articles 4, 5, 6 et 9 de l'arrêté préfectoral relatif à la lutte contre les moustiques vecteurs de maladies (concerne l'aéroport Tarbes-Ossun-Lourdes en tant que point d'entrée identifié par le règlement sanitaire international [Arrêté préfectoral du 07-05-2019, articles 4, 5, 6 et 9 => élimination physiques des gîtes, modalités pour l'organisme habilité à pénétrer dans les propriétés privées, obligations des propriétaires, surveillance des points d'entrée au sens du règlement sanitaire international (RSI).]</p> <p>24 => Le dossier de demande et ses annexes ne présentent pas les procédures de protections collectives et individuelles concernant les personnes travaillant dans l'atelier peinture ou les textes réglementaires ad hoc. Le commissaire enquêteur a demandé à l'exploitant d'apporter des précisions sur ce sujet.</p> <p style="text-align: center;">*</p>		<p>inférieur au bruit généré par le trafic aéroportuaire.</p> <p>En permanence : l'effet du projet sur les nuisances sonores est qualifié de très faible.</p> <p>22 => Les poussières de ponçage peuvent contenir des composés du chrome. Le dossier indique écarter ce risque au motif que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les couches de peinture concernées sont celles d'accroche sur le métal (le ponçage prévu s'arrête au niveau de cette couche (identifiée par une couleur spécifique)), - les moyens de traitement devraient conduire, après dispersion, à une exposition moyenne annuelle < à 1.0.10⁻⁵ µg/m³ considérée comme négligeable. <p>23 => L'exploitant précise qu'il a pris contact :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avec l'aéroport TLP lequel effectue localement son propre suivi. - avec une société spécialisée intervenant dans le 65 afin d'évaluer les éventuelles meures à prendre pour répondre aux exigences de l'arrêté préfectoral relatif à la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies dans le 65. <p>24 => (réponse de l'exploitant courrier du 23/10/2019).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protections collectives : automatisation du système de ventilation, accès de la salle par un sas, isolement des locaux annexes de la salle de peinture. - Protections individuelles : équipements industriels spécifiques (masques à adduction d'air, gants, combinaisons intégrales (mise à jour du document évaluant les risques santé qui intègrera les moyens de protection pour chaque risque identifié). - Hygiène : en complément des règles générales incluses dans le règlement intérieur, vêtement de travail fourni et nettoyés par l'exploitant, étude de la faisabilité d'un double vestiaire ("ville" et "peinture"). - Surveillance et contrôle : une surveillance de l'exposition des salariés par poste sera régulièrement effectuée, contrôle annuel du bon fonctionnement des installations de ventilation. <p>Le développement de la nouvelle activité sera</p>
--	--	--

		<p>effectué en collaboration avec des prestataires spécialisés.</p> <p style="text-align: center;">*</p>
--	--	--

3-6 Analyse des observations et demandes portées aux registres d'enquête.

Azereix.

- *Permanence du lundi 04 novembre 2019.* Néant
- *Permanence du vendredi 06 décembre 2019.* Néant.
- *Observations hors permanence.* Néant

Ossun.

- *Permanence du vendredi 22 novembre 2019.* Néant.
- *Observations hors permanence.* Néant.
- **Observation reçue par voie électronique sur le site dédié de la Préfecture.**

Une observation a été adressée, par voie électronique, par Dominique et Jean Rouzaud demeurant 5 rue Aristide-Briand à Ossun.

Elle est datée du vendredi 06 décembre 2019 à 14h38, soit après l'heure de clôture de l'enquête qui a eu lieu, règlementairement, le même jour à 12h. Néanmoins, le commissaire enquêteur a décidé d'intégrer cette observation dans le rapport d'enquête, de l'analyser et d'y répondre, conformément à la mission pour laquelle il a été désigné. 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 paraît pas convenable ne serait-ce que parce qu'elle a été faite dans le cadre d'un processus de participation citoyenne.

On trouvera le texte de cette observation en pièce annexe n° 26 du présent rapport. Les points soulevés sont les suivants.

- 1 => 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.
- 2 => 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.
- 3 => 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.

4 => dangerosité des produits liés à la nouvelle activité peinture.

5 => développement d'activités contraire à la lutte contre le réchauffement climatique.

6 => demande d'informations sur les risques générés par les polluants sur l'eau potable, l'environnement des habitats humains et les salariés de l'entreprise.

7 => proposition d'installation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments de l'exploitant.

Les points précités appellent, de la part du commissaire enquêteur, les informations et commentaires ci-après.

1 => *Impact visuel négatif du nouveau bâtiment sur le paysage.*

Il s'agit du bâtiment à construire Tarmac 3 qui abritera les activités peinture de l'exploitant. Le dossier de demande d'autorisation précise que le coloris des bâtiments a été choisi afin qu'ils se fondent au mieux dans le paysage. On rappellera que le site de l'exploitant (et donc ses bâtiments), loin d'être isolé, jouxte celui du complexe aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées. Il se situe à l'intérieur de la zone d'activités concertée (ZAC) Pyrénia. Pour le reste, dans ce domaine, les avis (en tous points respectables) relèvent du ressenti subjectif de chacun.

2 => *Impact des activités sur la pollution des sols agricoles et de la nappe.*

On voudra bien se reporter au point 3-323 du présent rapport (page 38 et suivantes). On rappellera que l'autorisation de la ZAC Pyrenia s'est accompagnée de :

- l'achat de terrains agricoles extérieurs à la ZAC afin de repositionner les exploitants agricoles concernés,

- la réalisation projetée d'un Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE) de 1800 ha, dans un périmètre contigu à la ZAC (sis sur les communes d'Azereix, Ossun et Ibos), visant à rationaliser par remembrement le foncier agricoles et ses dessertes.

L'ensemble précité, financé par le syndicat mixte (pour près de 1,5 millions d'euros) et piloté par le Conseil Départemental 65, doit conduire aux transferts de propriété ad hoc à l'automne 2020. Il contient un volet environnemental visant à la préservation des espaces naturels (prairies, haies, zones humides, principe d'emploi de noues d'infiltration).

3 => *problématiques présentées dans les avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (06/10/2018 et 09/09/2019).*

On voudra bien se reporter au point 3-3214 du présent rapport (page 20 et suivantes). On précisera que l'étude de sol a été effectuée et que le système de non infiltration des eaux industrielles est opérationnel sur la zone de découpe depuis la mi-novembre 2019. On indiquera que la dernière version du dossier de demande d'autorisation contient, par rapport aux précédentes, précisions et compléments au regard des problématiques évoquées.

4 => *dangerosité des produits liés à la nouvelle activité peinture.*

5 => *développement d'activités contraire à la lutte contre le réchauffement climatique.*

6 => 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.

Sur les items 4 à 6, on voudra bien se reporter au point 3-55 du présent rapport qui contient des éléments détaillés répondant aux interrogations et inquiétudes formulées dans l'observation :

- évitement des pollutions chroniques ou diffuses des eaux et des sols (rejets des déchets), pages 52 et 53.
- préservation de la qualité de l'air, pages 53 à 55.
- préservation de la santé des personnes exposées, pages 58 et 59.

Les informations contenues dans les points précités pourront être utilement complétés par la lecture du contenu des conclusions rendues par le commissaire enquêteur.

7 => installation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments de l'exploitant.

Sur la proposition précitée, s'agissant de son éventuelle faisabilité technique, de son coût et de son efficacité, c'est une réflexion qui n'entre pas, stricto sensu, dans le cadre de l'enquête publique et qui est donc laissée à la latitude de l'exploitant et des services de l'Etat concernés.

Fait à Séméac, le 16 décembre 2019.

Le Commissaire Enquêteur

Robert MONIER.

<p>Robert MONIER COMMISSAIRE ENQUÊTEUR</p>	<p>Décision du 25/07/2019 N° E19000115/64</p>
<p>Robert MONIER Commissaire enquêteur</p> <p style="text-align: right;">Décision du 25/07/2019 n°E19000115/64</p>	

Autorité organisatrice Monsieur le Préfet des Hautes-Pyrénées

Maître d'ouvrage Société Tarmac Aerosave

RAPPORT APRES ENQUETE

4- LISTE DES PIECES ANNEXES.

La totalité des pièces annexes listées ci-dessous a été jointe au registre d'enquête et adressée à Monsieur le Préfet des Hautes-Pyrénées.

Les pièces annexes concernant les plans et schémas ont été également adressées à M. le Président du Tribunal Administratif de Pau,

N°1- Décision de désignation du Commissaire Enquêteur par M. le Président du Tribunal Administratif de Pau.

N°2- Arrêté préfectoral de mise à enquête publique.

N°3 A- Avis d'enquête publique.

N° 3 B - Implantations avis d'enquête D 936, aéroport TLP et site exploitant.

N° 3 C, D, E et F- Insertion presse.

N°4- Photo ZAC incluant site Tarmac.

N°5- Schémas organisations site initiale et avant-projet.

N°6- Schéma organisation avec projet.

N°7- Caractérisation des eaux générées par le site.

N°8- Plan collecteur général.

- N°9- à N° 12- Plans par bassins versants actuels et projetés.
- N°13, N° 14 A et B- Emplacements débourbeurs et piézomètres.
- N°15 et N° 16- Schémas coupe de gestion des eaux par bassin versant.
- N°16 A- Schéma solution retenue eaux de process.
- N° 16 B - Schéma solution retenue eaux de ruissellement parkings avions.
- N° 17 à N° 19 - Fiches état initial (contraintes et enjeux), et projet (impacts, mesures compensatoires projetées).
- N°20- Avis de l'Autorité Environnementale du 09/09/2019.
- N° 21 A et B- Courrier de la Préfecture des Hautes-Pyrénées à l'exploitant en date du 19/09/2019 et mémoire en réponse de l'exploitant à l'avis de l'Autorité Environnementale du 09/09/2019.
- N°21 C- Photographie du lieu de localisation sur le site de la Fauvette pitchou.
- N°22- Logigramme des phasages de l'activité peinture.
- N°23 A et B- Lettre du Commissaire enquêteur à l'exploitant et réponse de ce dernier concernant des demandes d'informations (les procédures de protections collectives et individuelles concernant les personnes travaillant dans l'atelier peinture, modalités d'acquisition des superficies concernant les extensions projetées).
- N°24- Courrier adressé par le commissaire enquêteur au Syndicat mixte Pyrenia.
- N° 25 A à C – Photographies du dispositif de séparation des eaux de process et de ruissellement de l'aire de découpe.
- N° 26 – Texte observation adressée par voie électronique.
- N° 27- Procès-verbal d'observations.
- N° 28 – Courriel de l'exploitant suite à la remise du procès-verbal d'observations et accusé de réception du commissaire enquêteur.

Fait à Séméac, le 16 décembre 2019.

**Le Commissaire Enquêteur
Robert MONIER.**

