Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Orléans, le 12 JUIN 2017

AVIS de l'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Demande d'autorisation d'exploiter dans le cadre d'une régularisation– Installations classées pour la protection de l'environnement

- Société AERO TECHNIQUE ESPACE -

Commune de Deols(36)

La société Aero Technique Espace (ATE) sollicite l'autorisation d'exploiter, dans le cadre d'une régularisation, deux cabines de peinture (n°4 et 5) et un laboratoire de préparation de peinture suite à l'aménagement du bâtiment 769, désormais entièrement exploité par la société ATE.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

1. PRÉSENTATION DU PROJET

La société Aero Technique Espace est spécialisée dans l'application de peinture sur les surfaces extérieures d'avions. L'entreprise dispose aujourd'hui de quatre cabines de peinture pour avions, de deux locaux de préparation de peinture et d'une cinquième cabine d'application de peinture destinée à peindre certaines petites pièces démontables. Ces installations sont complétées par neuf générateurs d'air chaud permettant de chauffer les cabines de peinture.

La demande de régularisation porte sur l'aménagement des cabines de peinture n°4 et 5, du laboratoire de peinture dans le bâtiment n°769 existant et de l'ajout de 3 générateurs d'air chaud (deux pour la cabine n°4 et 1 pour la cabine n°5). Ces aménagements ont été réalisés en 2013 et conduisent à une augmentation substantielle de la quantité maximale de peinture applicable par jour passant de 300 kg/jour à 755 kg/jour. De plus, l'activité de peinture sur avions a également augmenté passant d'une cinquantaine d'avions par an (consommation d'environ 35 tonnes de peinture) à quatre-vingts avions par an (consommation d'environ 50 tonnes de peinture).

L'entreprise est implantée au sein de la zone industrielle de l'aéroport de Châteauroux-Deols sur le territoire de la commune de Deols. La société exploite le bâtiment n°769, un auvent accolé au bâtiment et une aire extérieure bétonnée. L'aménagement des installations faisant l'objet de la demande a été réalisé dans l'enceinte du bâtiment n°769 fin 2013.

Le site est bordé à l'est par une aire bétonnée correspondant au tarmac de l'aéroport et aux voies d'accès à la piste et est entouré à l'ouest, au nord et au sud de bâtiments industriels. Les habitations

les plus proches correspondant à la zone d'habitation de la gendarmerie au nord du site et aux logements de fonction sur l'aéroport sont situés à plus de 200 mètres au nord du site. Les établissements recevant du public les plus proches sont également situés à plus de 200 mètres à l'ouest, au nord et au sud du site (Aéroport Châteauroux, un restaurant et deux hôtels).

Les installations sont décrites de façon claire, en s'appuyant notamment sur des plans explicites.

2. IDENTIFICATION ET HIÉRARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les enjeux environnementaux ont été correctement identifiés dans le dossier de demande d'autorisation remis par le pétitionnaire. Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux principaux font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

Les enjeux environnementaux principaux, susceptibles d'être impactés par le projet, sont :

- **la qualité de l'air ;**
- **les risques technologiques.**

3. ANALYSE DE LA QUALITÉ DES ÉTUDES ET DES MESURES PRISES PAR LE PÉTITIONNAIRE POUR PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT DU SITE

Les études présentées dans le dossier de demande d'autorisation comportent les éléments prévus par le Code de l'Environnement et couvrent l'ensemble des thèmes requis.

3.1. Étude d'impact

3.1.1. Analyse de l'état initial du site et de son environnement

La description de l'état initial du site est satisfaisante et les informations appropriées. On y trouve toutes les rubriques nécessaires à une bonne présentation de l'environnement géographique, naturel et anthropique, ce qui permet de situer le projet dans son contexte.

Le dossier présente clairement les relevés des stations de l'association Lig'Air situées à proximité du site ATE. Le dossier décrit correctement les émissions atmosphériques générées par les activités du site avant la mise en place du projet et après sa mise en place en prenant comme référence l'année 2014. Les résultats des analyses relatives à l'ensemble des rejets sont mentionnés dans le dossier en distinguant les rejets liés aux installations en régularisation, ce qui est satisfaisant. Les émissions atmosphériques en composés organiques volatils provenant de l'application de peinture sont quantifiées.

3.1.2. Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents de l'installation

Le dossier identifie clairement les sources d'émissions atmosphériques du projet et les polluants susceptibles d'être émis par l'installation. Les résultats d'analyses des rejets atmosphériques de la cabine n°4 et des générateurs n°7 et 9 sont présentés dans le dossier. L'exploitant a estimé, à juste titre, que les émissions atmosphériques du générateur n°8 peuvent être considérées comme similaires aux émissions atmosphériques du générateur n°7 au vu des caractéristiques techniques de l'équipement. L'exploitant a également estimé qu'au vu des faibles durées d'utilisation de la cabine de peinture n°5 (0,12 % de la quantité de peinture annuelle utilisée) et du local de préparation n°2 (utilisation d'environ 1 h/jour) leurs émissions sont négligeables par rapport aux émissions générées par la cabine de peinture n°4. Ces estimations sont pertinentes et proportionnées aux enjeux.

Le dossier mentionne que les résultats de la cabine n°4 ne respectent pas les valeurs réglementaires et que, comme le permet la réglementation, l'exploitant sollicite une dérogation aux valeurs

imposées par la réglementation au vu des résultats de l'évaluation des risques sanitaires et de la mise en œuvre des meilleures techniques disponibles sur le site.

Les résultats des rejets atmosphériques au niveau des générateurs n°7 et 9 sont conformes à la réglementation en vigueur à l'exception de la vitesse d'éjection pour le générateur n°9. L'exploitant s'engage à respecter la vitesse d'éjection imposée par la réglementation en réduisant le conduit de sortie de la cheminée.

Le dossier quantifie et justifie de manière adaptée l'augmentation de l'ordre de 42 % des émissions de composés organiques volatils suite à l'exploitation des deux nouvelles cabines de peinture à partir de 2014 en se basant sur la consommation globale de composés organiques volatils.

Le dossier présente également de manière probante l'augmentation des émissions liées aux générateurs d'air chaud (dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, dioxyde de carbone, composés organiques volatils).

Ces éléments démontrent que l'augmentation des rejets a été compensée par la diminution de l'ensemble des rejets de combustion obtenue grâce à la réduction de la consommation de gaz naturel due à l'isolation de toutes les cabines de peinture en 2011 et 2013.

Le dossier comporte une étude de dispersion des rejets atmosphériques en composés organiques volatils réalisée selon une méthodologie reconnue prenant notamment en compte les propriétés des sources d'émissions et les données météorologiques locales. Elle permet de cibler les zones les plus impactées par les rejets de composés organiques volatiles du projet. La zone de retombée maximale en termes de concentration se situe à moins de 200 m à l'est et 100 m au nord du site au sein du tarmac de l'aéroport, 100 m à l'ouest au niveau de la RD920.

L'étude aurait mérité de mieux justifier l'absence d'effets cumulatifs du projet par rapport à la qualité de l'air autour du site.

Les effets du projet sur la qualité de l'air sont, au final, correctement pris en compte et étudiés par le dossier.

3.1.3. Mesures prises par le pétitionnaire pour préserver l'environnement du site

Les mesures prises pour diminuer les effets relatifs aux rejets atmosphériques des installations sont correctement présentées dans le dossier.

Afin de limiter les rejets en composés organiques volatils, les peintures utilisées sont à haut extrait sec, elles ont une teneur moyenne en solvant de 36 %. Les cabines de peinture sont équipées de filtres spécifiques permettant de retenir les pigments des peintures et l'application se fait exclusivement à l'aide de pistolets électrostatiques ce qui favorise l'attraction des aérosols sur la surface à peindre.

Les équipements de combustion fonctionnent au gaz naturel, et un entretien régulier de ces équipements limite la consommation de gaz et la formation de monoxyde de carbone.

Le dossier précise également que l'exploitant met en œuvre les meilleures techniques disponibles au niveau du revêtement de peinture sur avion.

Cependant, le dossier aurait pu utilement proposer la mise en place de contrôles plus réguliers sur les rejets atmosphériques de ces installations et des mesures spécifiques en cas de pic de pollution. L'exploitant devra se conformer aux fréquences d'analyses imposées par la réglementation.

Les mesures prévues pour la réduction des impacts sur la qualité de l'air sont globalement correctement décrites, adaptées à la sensibilité du milieu et proportionnées aux enjeux.

3.2. Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le dossier déposé présente de manière satisfaisante les éléments permettant d'apprécier la compatibilité avec l'affectation des sols et son articulation avec les plans, schémas et programmes

concernés (SDAGE[1] Loire Bretagne 2016-2021, Plan Local d'Urbanisme de la commune de Deols, Schéma Régional de Cohérence Écologique de la région Centre Val de Loire, PREDD[2] de la région Centre Val de Loire).

3.3. Analyse des conditions de remise en état du site

Les mesures proposées par l'exploitant dans le cadre du réaménagement du site après cessation d'activité sont adéquates et compatibles avec un usage industriel futur.

3.4. Étude des dangers

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts.

L'incendie généralisé des cabines de peinture n°2, 3 et 4 et l'incendie généralisé des stocks de peinture et de diluants sont les scénarii d'accident retenus dans l'étude de dangers. La probabilité retenue pour l'incendie généralisé des cabines de peinture varie de B^3 à D^3 en fonction de la présence ou de l'absence du personnel et de la mise en place de la détection incendie. La probabilité retenue pour un incendie généralisé des stocks de peinture et de diluants est D^3. Cette étude, conformément à la réglementation en vigueur, explicite correctement la probabilité, la cinétique, l'intensité des effets et la gravité des conséquences de cet accident potentiel.

Par ailleurs, les effets de ces accidents sont modélisés selon des outils adaptés. Ainsi, au regard des résultats figurant dans le dossier, les zones d'effets relatives aux effets létaux n'atteignent aucun bâtiment occupé par des tiers, mais impactent une partie du tarmac de l'aéroport et un tronçon de la rue Blériot. Ces zones sont uniquement utilisées et exploitées par la société ATE (rue sans issue desservant uniquement l'entreprise). Afin de pérenniser cette situation, la société ATE s'engage à faire établir des conventions de restriction des usages avec respectivement la mairie de Déols pour la rue Blériot et l'exploitant de l'aéroport pour le tarmac, ce qui est pertinent.

Les zones d'effets relatives aux effets irréversibles de probabilité variant de B^3 à D^3 atteignent le tarmac et la rue Blériot (zones uniquement utilisées par la société ATE) et le bâtiment voisin n°770. Le seuil des effets dominos n'est toutefois pas atteint pour ce bâtiment et après prise en compte de la résistance de sa façade dans la modélisation, la zone d'effet relative aux effets irréversibles est diminuée.

L'autorité environnementale recommande néanmoins :

- la mise en place d'une détection incendie dans les cabines n°2, 3 et 4 afin de diminuer la probabilité du phénomène dangereux et de conserver une probabilité réduite à D^3.
- la mise en place d'une procédure de gestion des situations d'urgences spécifiques afin d'informer les entreprises impactées par les zones d'effets en cas d'accidents.
- qu'enfin, l'existence de risques technologiques devra être utilement intégré dans le document de planification de la collectivité afin de fixer des règles d'urbanisation adaptées sur les terrains impactés par les zones d'effets.

3.5. Étude des risques sanitaires

L'étude d'impact comporte un volet sanitaire bien identifié qui est jugé pertinent. Les substances retenues proviennent des rejets canalisés émis dans l'atmosphère par les activités de peinture dans la mesure où les produits sont particulièrement volatils.

---

1 SDAGE : Schéma Directeur de l'Aménagement et de Gestion des Eaux

2 PREDD : Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux

3 Probabilités variant de B à D : Classes de probabilités d'occurrence d'un évènement dangereux définies dans l'arrêté du 29/09/05 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation. La classe B indique un évènement probable (probabilité variant de 10^{-2} à 10^{-3} / an), la classe D indique un événement très improbable (probabilité variant de 10^{-4} à 10^{-5} / an).

Le choix des valeurs toxicologiques de référence des substances émises a été dressé selon la hiérarchisation proposée par la réglementation. Il apparaît que les émissions atmosphériques sont principalement composées de COV et, pour près de 50 % du flux rejeté en 2014, de deux composés en particulier (acétate de n-butyle et alcool benzylique).

La modélisation de la dispersion atmosphérique vers la population exposée démontre que le risque sanitaire est largement inférieur au seuil réglementaire, ce qui est satisfaisant.

L'évaluation des risques sanitaires conclut à un risque sanitaire acceptable sur la santé des populations voisines. Ainsi, les mesures prises pour limiter les risques sanitaires des activités de cette société sur la santé de la population existante sont suffisamment appréhendées.

3.6. Résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude des dangers

Les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude des dangers abordent l'ensemble des enjeux identifiés et les exposent de manière claire et lisible pour le grand public.

4. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

L'ensemble des mesures prévues par le pétitionnaire est de nature à maîtriser l'impact du projet sur le milieu naturel.

5. CONCLUSION

Le contenu de l'étude de dangers et de l'étude d'impact est de manière générale en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts.

Le dossier prend globalement bien en compte les autres incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés.

Par ailleurs, au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente les mesures pour supprimer et réduire les incidences du projet. Ces mesures sont en relation avec l'analyse des enjeux environnementaux et les effets potentiels du projet.

Toutefois, l'autorité environnementale recommande la réalisation de contrôles plus réguliers des rejets atmosphériques de l'ensemble des installations, la mise en place d'une détection incendie dans les cabines n°2, 3 et 4 et la mise en œuvre d'une procédure de gestion des situations d'urgences spécifiques afin d'informer les entreprises impactées par les zones d'effets en cas d'accidents.

Pour les autres impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière détaillée les mesures pour supprimer et réduire les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse des enjeux environnementaux et les effets potentiels du projet.

--=-=--

Le Préfet de Région

Nacer MEDDAH

ANNEXE

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et l'importance des enjeux potentiels vis-à-vis du projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale :

	Cotation de l'enjeu*	Commentaire et/ou bilan
Risques naturels	~	Aucun risque naturel susceptible d'impacter le projet n'est identifié dans le dossier.
Faune, flore	0	Le projet étant situé à l'intérieur du bâtiment n°769 au sein de la zone aéroportuaire de Châteauroux-Deols, il n'entraîne pas d'impact sur la faune et la flore.
Milieux naturels	~	L'inventaire des zonages en matière de milieux naturels est correctement mené. Le site du projet est situé en dehors de tout périmètre de protection de ZNIEFF ou de zone Natura 2000. L'étude d'incidence conclut à juste titre en l'absence d'impact sur les zones Natura 2000 les plus proches.
Connectivité biologique	0	Le projet n'induit pas de risque de rupture de connectivité biologique, il se situe au sein du bâtiment n°769 dans l'emprise de la zone aéroportuaire de Châteauroux-Deols.
Consommation des espaces naturels et agricoles	0	Le projet se situe au sein d'un bâtiment industriel, il n'y a pas d'impact sur la consommation des espaces naturels et agricoles.
Eaux superficielles et souterraines *et* Captages d'eau potable	+	Les effluents industriels aqueux générés par le nettoyage des avions après décapage chimique sont récupérés et éliminés en tant que déchet, le projet n'entraîne pas de rejets d'effluents aqueux industriels vers le réseau. Le projet est situé en dehors des périmètres de protection éloignés des captages d'eau potable et génère une légère augmentation des eaux pluviales suite à l'exploitation de l'ensemble du bâtiment. L'aménagement d'un bassin de rétention permettant de récupérer les eaux d'incendie et le premier flot des eaux pluviales est prévu d'être réalisé, pour l'ensemble de l'aéroport, par Chateauroux Métropole en 2018.
Sols	+	Les produits et déchets susceptibles d'être à l'origine de pollution sont stockés sur des rétentions suffisamment dimensionnées. En phase accidentelle, les eaux d'extinction d'un potentiel incendie seront confinées dans un bassin de rétention, dont l'aménagement est prévu en 2018.
Air	++	Ce point est développé dans le corps de l'avis.
Odeurs	-	Le dossier indique que les produits mis en œuvre ne sont pas suffisamment odorants pour que des odeurs soient perçues à l'extérieur de l'établissement.
Déchets	+	Les déchets dangereux issus des activités exercées sur le site seront éliminés et transportés par des prestataires autorisés. Le projet entraîne une augmentation des déchets générés de 43 % .
Énergies et changement climatique	-	Des travaux d'isolation ont été réalisés permettant de diviser par deux la consommation de gaz entre 2008 et 2014. La consommation électrique globale a augmenté le nombre d'avions peints passant de 50 à 80 par an, mais la consommation électrique par avion a diminué de 6 % entre 2008 et 2014.
Risques technologiques	++	Ce point est développé dans le corps de l'avis.
Santé	++	Ce point est développé dans le corps de l'avis.
Trafic routier	-	Le trafic engendré par le projet sera négligeable par rapport au trafic de la RD 920 qui dessert la zone aéroportuaire et de l'A20 situé à proximité.
Bruit	~	Sur la base d'une mesure acoustique réalisée en période diurne et intermédiaire en mai 2015, le dossier démontre de manière convaincante que le projet respecte les valeurs réglementaires.
Émissions lumineuses	~	Les émissions lumineuses prévues par le projet se limitent à l'ajout d'un éclairage au niveau de la cabine n°4 vers le tarmac.
Patrimoine architectural, historique	-	Le projet se situe à l'intérieur du bâtiment n°769, ainsi aucun élément du patrimoine historique et architectural est impacté par le projet.
Paysages	~	Le dossier montre que l'impact paysager est limité du fait de l'implantation du site dans une zone industrielle et à l'intérieur d'un bâtiment déjà construit.

*Hiérarchisation des enjeux potentiels : +++ : très fort ++ : fort + : faible ~ : présent mais très faible 0 : pas concerné

Cette hiérarchisation est établie de manière relative à l'établissement et ne saurait constituer une cotation absolue.