



Mission régionale d'autorité environnementale

OCCITANIE

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

Commune d'Azereix (65)

**Avis de l'autorité environnementale
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

N° saisine: 2018-6615

Avis émis le : 6 octobre 2018

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

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

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

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

En date du 6 août 2018, l'autorité environnementale a été saisie par la préfète des Hautes-Pyrénées pour avis sur le projet d'exploitation d'une plate-forme de stockage, maintenance, déconstruction et peinture d'aéronef, situé sur le territoire de la commune de AZEREIX (65). Le dossier comprenait une étude d'impact datée de décembre 2017. L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet, soit au plus tard le 6 octobre 2018.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

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

Conformément au règlement intérieur du CGEDD et aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 18 janvier 2018), cet avis a été adopté par Bernard Abrial, par délégation de la mission régionale. En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, ce dernier atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner.

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

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

Synthèse

Depuis 2007, la société TARMAC AEROSAVE a développé un procédé industriel de déconstruction d'avions associé à des activités de stockage et de maintenance sur son site situé à proximité immédiate de la zone aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées. L'objet de cette demande est le développement d'une nouvelle activité de peinture et l'augmentation de son activité de maintenance. Dans ce cadre, il est prévu l'aménagement de 15,4 ha (nouvelles aires de stationnement des aéronefs, nouveaux bâtiments) dans la zone d'activité concertée (ZAC) Pyrenia, sur le territoire de la commune d'Azereix

Compte tenu des éléments présentés, l'étude d'impact présente des lacunes ne permettant pas d'appréhender correctement les enjeux et les impacts environnementaux du projet. Les mesures environnementales doivent être plus ambitieuses pour garantir une prise en compte suffisante de l'environnement dans le projet et notamment éviter tout impact supplémentaire sur les eaux souterraines.

L'analyse de l'étude d'impact appelle les remarques suivantes :

- La surveillance des eaux souterraines (réseau piézométrique) et des eaux pluviales avant infiltration in situ a mis en évidence la présence de tributylphosphate et montre que le mode actuel de gestion des eaux n'est pas adapté pour traiter ce type de pollution. La MRAe juge indispensable que des solutions préventives visant à éviter l'infiltration des eaux pluviales du site soient mises en place dès à présent à l'échelle du site, particulièrement pour la zone de démantèlement (D1) pour laquelle une étude technique est seulement en cours.
- la MRAe recommande qu'une analyse des sols soit réalisée afin de disposer d'un état de référence permettant d'évaluer rigoureusement la dégradation ou la non dégradation de la qualité des sols concernés, notamment, par la nouvelle zone de stationnement des aéronefs (P4) ;
- La MRAe juge nécessaire que des éléments actualisés concernant les enjeux naturalistes du site et les impacts du projet viennent compléter l'étude d'impacts. Sur la base de ces éléments, des mesures d'évitement ou de réduction ou de compensation devront être proposées, particulièrement en phase chantier et au niveau des aménagements des nouvelles aires de stationnement et du bâtiment H1.

L'ensemble des recommandations sont détaillées dans les pages suivantes.

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Présentation du projet

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

Actuellement la plate-forme est dimensionnée pour assurer une cinquantaine d'opérations de maintenance et permet de stocker 25 aéronefs (A300, A320). Elle s'articule autour de 4 activités principales :

- la maintenance légère d'aéronefs réalisée dans les halls Tarmac 1 et Tarmac 3 (en cours de construction) ;
- la déconstruction des aéronefs en fin de vie nécessitant des opérations de découpe grâce à une scie spécifique ;
- le transit et regroupement des déchets à hauteur de 9400 t/an (4000 t/an de DEEE², 400 t/an de DID³ et 5000 t/an de déchets issus de la déconstruction des aéronefs), dans une logique d'optimisation de traitement et de valorisation des matériaux ;
- le stockage d'aéronefs.

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

La ligne SNCF Tarbes-Lourdes passe à 125 m au nord et l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées est à proximité immédiate à l'ouest. L'accès au site se fait via la RN21, puis la RD936 et enfin la route de desserte de la ZAC.

Différents pôles d'activités industrielles et tertiaires s'articulent sur la zone aéroportuaire. À proximité du site on retrouve de grosses structures industrielles notamment DAHER SOCATA (constructeur aéronautique).

La zone d'habitation la plus proche du site se situe à 700 m à l'ouest, près de l'aérogare.

La présente demande d'autorisation a principalement pour objet :

- la mise en place d'une activité supplémentaire de peinture dans le hall Tarmac 3 pour un maximum de 250 kg/j de peintures utilisées. Cette activité concernera de simples opérations de maintenance (retouches) et des opérations de peintures d'avions neufs ;
- l'augmentation de l'activité de maintenance en utilisant le hall Tarmac 2 (destiné jusqu'à maintenant aux activités de R&D) d'une surface de 19 600 m² ;
- la création d'un nouveau bâtiment logistique H1 d'une surface de 8500 m² pour le stockage des pièces détachées incombustibles destinées à la revente pour porter la surface dédiée au stockage à 13 093 m².

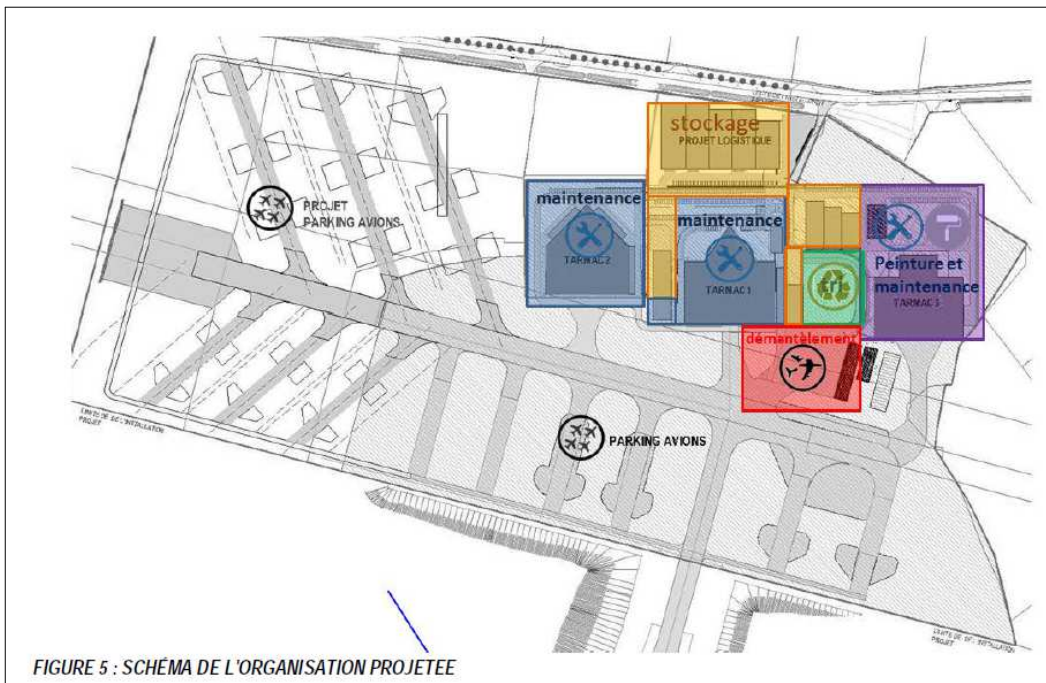
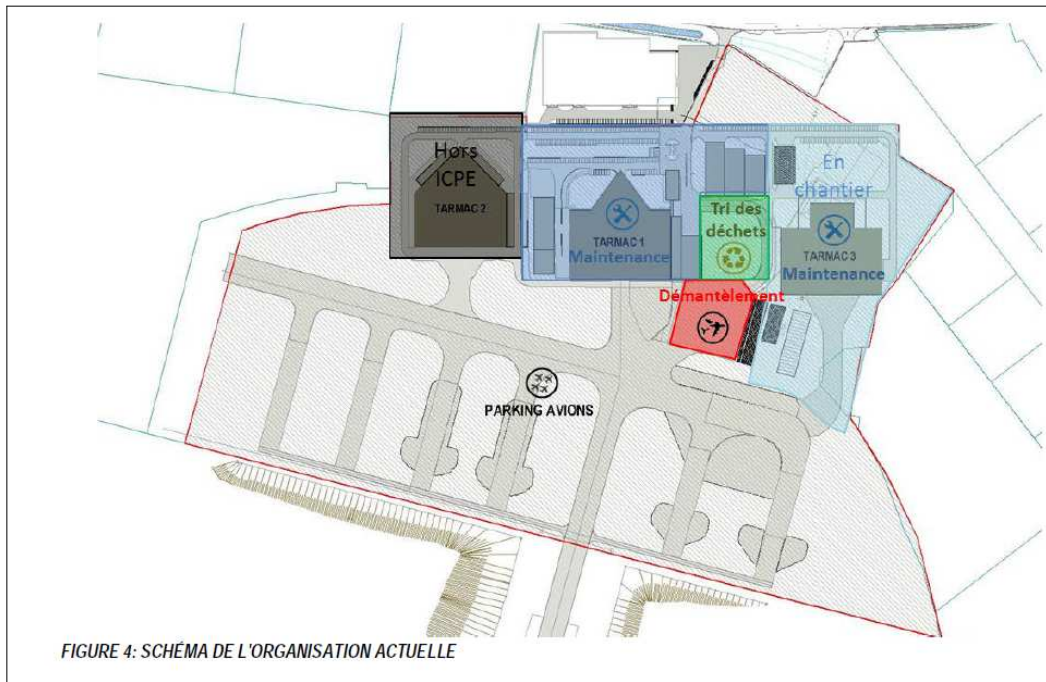
Outre ces modifications, l'exploitant prévoit l'augmentation des capacités de stationnement d'avions par la création d'un parking supplémentaire (P4) de 18 000 m² pour pouvoir stocker une cinquantaine d'aéronefs ainsi que l'extension du taxiway à hauteur de 9 300 m².

Le projet occasionne ainsi une augmentation de l'emprise actuelle du site s'élevant à 15,4 ha.

Les schémas ci-après représentent la situation actuelle et la situation projetée.

² DEEE : Déchets d'équipements électriques et électroniques

³ DID : Déchets industriels dangereux



1.4. Cadre juridique

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

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue au L.512-1 du Code de l'environnement (CE) au titre des rubriques :

- **2930-2-a** : atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur par application de vernis ou peinture ;
- **2940-2-a** : application, cuisson, séchage de vernis, peinture, apprêt, colle, enduit, sur support quelconque à l'exclusion des activités couvertes par les rubriques 1521 , 2445, 2450, 2930 [...].

Le dossier ayant été déposé le 28 février 2017, son instruction est menée en application des articles du code de l'environnement en vigueur préalablement à la mise en œuvre de l'ordonnance n°2017-80 et du décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 sur l'autorisation environnementale.

1.3. Principaux enjeux environnementaux

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

- pour le milieu physique : l'évitement des pollutions chroniques ou diffuses des eaux et des sols ;
- pour le maintien du cadre de vie : la préservation de la qualité de l'air ;
- la préservation de la biodiversité .

2. Attendus de l'étude d'impact

2.1 Complétude

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

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

2.2 Compatibilité avec les plans et schémas

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

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

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

2.3 Justification du projet

L'étude d'impact comporte un bref chapitre dédié à la présentation des raisons des choix. Elle stipule que le projet s'inscrit dans un besoin de pérenniser l'activité de valorisation des déchets issus de l'aéronautique et de proposer une nouvelle offre de service à savoir la peinture. Vu les activités du site, le projet s'implante logiquement dans une zone aéroportuaire afin de bénéficier de la proximité d'installations déjà existantes dédiées au développement des activités liées au secteur aéronautique.

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

3.1 Habitat, faune, flore

Le terrain d'implantation ne se trouve pas dans une zone d'intérêt ou de protection particulière. Les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) les plus proches sont situées à plus de 1,5 km et le site Natura 2000 le plus proche (Vallée de l'Adour) à 7 km à l'est.

L'évaluation des enjeux naturalistes du site s'appuient uniquement sur l'étude faune/flore réalisée, en 2007, dans le cadre de l'étude d'impact de la zone d'activité concertée Pyrénia. Cette étude concluait à des enjeux écologiques faibles à très faibles.

Par ailleurs, l'étude indique que les terrains concernés par l'extension du site occupent 15,4 ha dédiés à de la culture intensive (maïs, blé, sorgho).

Aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation n'est proposée.

Bien que l'on se trouve sur des milieux agricoles exploités, la MRAe estime que la conclusion de l'étude sur l'absence d'enjeu naturalistes est sujette à caution étant donné le manque de rigueur de la méthodologie ayant servi à l'élaboration du diagnostic écologique. En effet, cet état initial s'appuie sur une étude naturaliste trop ancienne datant de 2007, aucune prospection sur le terrain n'a été réalisée, aucune liste des espèces animales et végétales ni aucune cartographie des enjeux naturalistes ne sont fournies alors que le projet implique l'artificialisation d'une surface s'élevant à 15,4 ha.

La MRAe juge donc nécessaire que des éléments actualisés concernant les enjeux et les impacts naturalistes du site viennent compléter l'étude d'impact. Sur la base de ces éléments, des mesures d'évitement ou de réduction ou de compensation devront être proposées, particulièrement en phase chantier et au niveau des aménagements des nouvelles aires de stationnement et du bâtiment H1.

3.2 Préservation de la qualité de l'air

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

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

L'émission annuelle actuelle d'oxydes d'azote (NOx) dans l'atmosphère, liée au fonctionnement des chaufferies est de 16 kg pour une consommation annuelle de 4700 m³ de gaz. Dans le cadre du projet et la mise en œuvre de la chaufferie au fioul de 3,75 MW au niveau du bâtiment TARMAC 3, il est prévu une consommation de 200 m³ de fioul pour une émission de 376 kg de NOx. Conforme aux normes en vigueur, la chaudière fera l'objet d'un entretien annuel réalisé par un prestataire spécialisé et des contrôles seront mis en place conformément à la réglementation en vigueur.

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

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

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

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

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

Un contrôle des émissions de COV est prévu.

La MRAe estime que l'évaluation des enjeux et impacts liés aux rejets atmosphériques est précise et que les mesures proposées sont adaptées. Elle recommande que les modalités de contrôle des émissions de COV lié à l'activité de peinture soient précisées.

3.3 Prévention des pollutions des eaux souterraines, sols et sous-sols

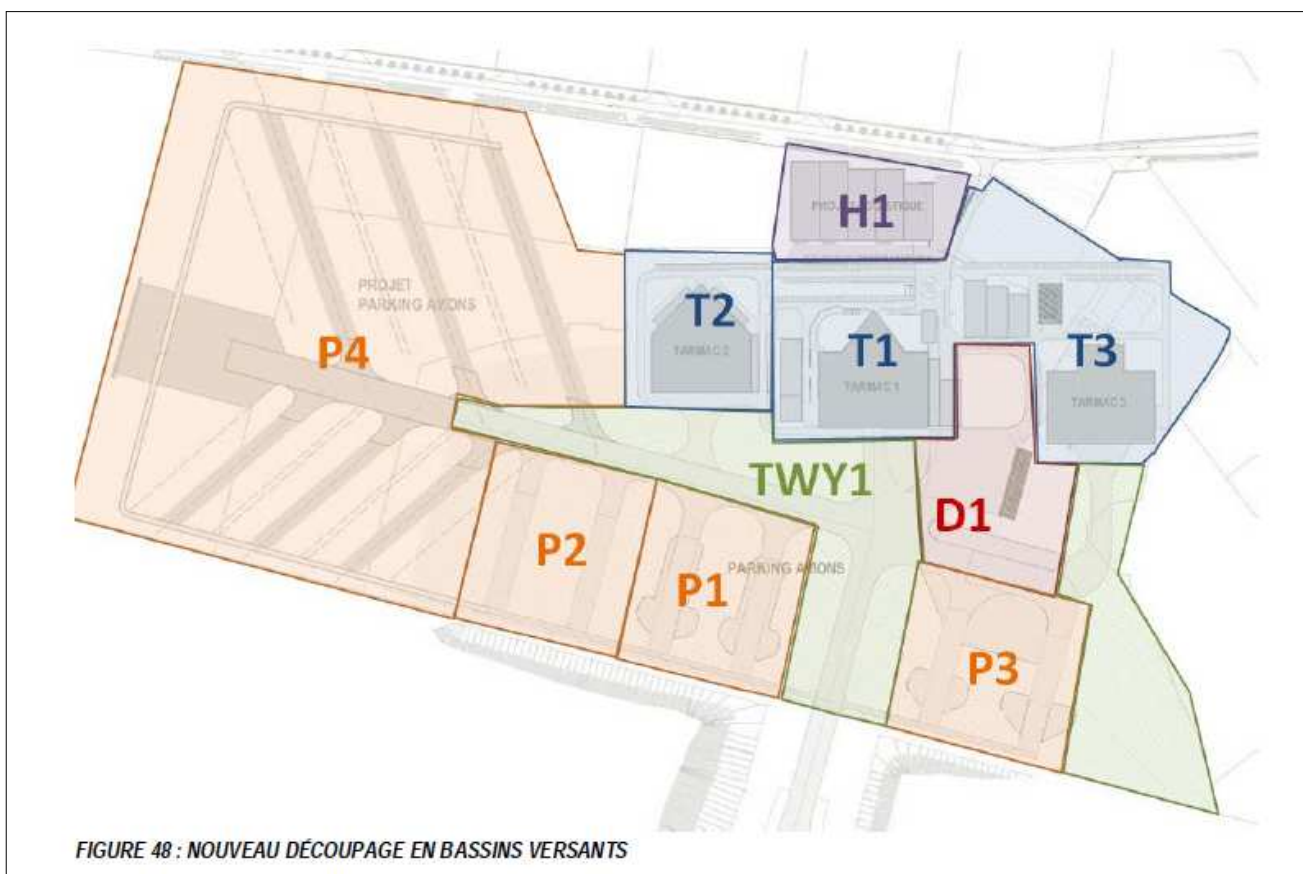
Le sol du site du projet est un sol brun à tendance siliceuse sur alluvions (limoneux-sableux avec quelques poches argileuses). Les essais de perméabilité lors de la construction de Tarmac 1 ont indiqué des perméabilités plutôt importantes de l'ordre de 2.10^{-6} m/s pour les limons beiges de surface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

La profondeur de la nappe devrait être précisée.

Le site est situé sur une nappe peu profonde utilisée pour la production d'eau potable. Les 2 captages AEP les plus proches sont localisés sur la commune d'Ossun (2 km au sud-ouest en amont hydraulique du site) et Juillan (2,5 km au nord-est en aval hydraulique du site).

Dans son fonctionnement actuel, le site ne comporte aucun exutoire en milieu aquatique naturel. Les eaux industrielles et pluviales du site sont soit infiltrées directement, soient traitées (décantation, séparateur d'hydrocarbure) puis infiltrées selon qu'il s'agit d'eaux de toiture ou de ruissellement en contact avec des aires aménagées (voirie, parking aéronaves, stockage matériau aéronautique).

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



Depuis sa création le site dispose d'un réseau de surveillance des eaux souterraines constitués de 3 piézomètres et une surveillance de la qualité des eaux est effectuée sur le collecteur général recevant les eaux issues des bâtiments existants (T1, T2 et T3) et de l'unité de démantèlement (D1) et en sortie des débourbeurs-déshuileurs des trois zones de stationnement des aéronaves existantes (P1, P2 et P3).

Dans le cadre de cette surveillance, les rejets du collecteur général et les 3 piézomètres présentent régulièrement des concentrations de tributylphosphate⁴(TBP) non négligeables et mettent en évidence que les modalités de gestion des eaux actuelles ne sont pas adaptées pour piéger ou traiter cette pollution, et engendrent une pollution chronique des eaux souterraines par infiltration. C'est plus particulièrement le cas pour les eaux issues de l'unité de démantèlement (eau refroidissant la scie de découpe) et du lavage des aéronefs.

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

- **les eaux sanitaires** : elles sont toujours collectées par le réseau d'assainissement puis traitées par la station d'épuration de Juillan ;
- **les eaux industrielles** qui sont de deux types :
 - ✓ **les eaux issues de l'activité de déconstruction** dont les caractéristiques ne sont pas modifiées par le projet. En effet, il s'agit des eaux de refroidissement de la scie à câble (500 m³/an) et des eaux de lavage des aéronefs (30 m³/an) qui drainent les égouttures de fluides hydraulique et/ou kérosène présentes sur l'aire de déconstruction. Elles sont rejetées dans le système de traitement du bassin versant D1, puis infiltrées. L'étude indique simplement qu'une étude de solution technique visant à la suppression de cette infiltration est en cours ;
 - ✓ **les eaux générées par la nouvelle activité de peinture** : après lavage des avions (environ 20 m³ d'eau par avion) ces eaux sont chargées en poussières et peinture. Elles produisent par décantation des boues visqueuses, qui sont pompées, stockées puis évacuées pour traitement de manière adéquate par une société spécialisée. La phase liquide des eaux de lavage est collectée dans une cuve dédiée puis évacuée et traitée en externe par une filière adaptée.
- **les eaux pluviales** : dans la situation projetée, des modifications des modalités de gestion ont été prévues et sont détaillées dans l'étude :
 - ✓ **les eaux pluviales issues de T1 et T3** : le bassin pompier (270 m³) vers lequel étaient acheminées les eaux de toiture est remplacé par une cuve incendie aérienne (500 m³) avant infiltration via une noue de 300 m³. Les eaux des voiries associées ne sont pas collectées et ruissellent directement dans la noue d'infiltration ou les espaces verts attenants ;
 - ✓ **les eaux pluviales issues de T2 et de H1** : les eaux des toitures sont dirigées vers une noue paysagère de rétention/infiltration (400 m³). Les eaux des voiries associées ne sont pas collectées et ruissellent directement dans la noue d'infiltration ou les espaces verts attenants ;
 - ✓ **les eaux pluviales issues de D1** : aucune modification par rapport au mode de gestion actuel consistant à collecter les eaux via un fossé, les diriger vers un bassin de décantation de 256 m³, les traiter par un séparateur d'hydrocarbure puis les infiltrer dans le sol après stockage dans un deuxième bassin ;
 - ✓ **eaux pluviales issues de P1, P2 et P3** : aucune modification par rapport au mode de gestion actuel consistant à collecter les eaux avant de les traiter par un séparateur à hydrocarbure puis les infiltrer dans le sol. Dans l'état projeté, il y aura tout de même un transfert des eaux de ruissellement de la zone de defueling⁵ vers le fossé collecteur du bassin D1. Il est rappelé que des concentrations de TBP non négligeables ont été observées en aval des séparateurs d'hydrocarbure dans le cadre du suivi de la qualité des eaux prescrit dans l'arrêté de 2017 ;
 - ✓ **eaux pluviales issues de P4** : nouveau bassin versant dont les eaux de ruissellements réputées faiblement chargées comme pour P1, P2 et P3 sont dirigées vers les espaces verts attenants puis infiltrées directement pour une dépollution s'appuyant sur le caractère filtrant des sols en place. Compte tenu du caractère expérimental de la

⁴ Tributylphosphate : substance composant le Skydrol qui est un fluide hydraulique présent dans les aéronefs

⁵ Zone de defueling : zone dédiée à la vidange des réservoirs de kérosène des aéronefs démantelés.

solution choisie, un suivi de l'état des sols semestriel est prévu. En cas de pollution constatée des mesures correctives seront mises en place.

Le suivi semestriel de la qualité des eaux souterraines est maintenu voire renforcé avec la mise en place d'un réseau de 8 piézomètres sur l'ensemble du site.

Sur la forme, la MRAe indique que l'étude d'impact n'est pas de lecture facile et manque de cartes de synthèse comme, par exemple, celle des eaux de ruissellement sur l'ensemble du site.

La MRAe relève que la solution privilégiée pour la gestion des eaux pluviales et de certaines eaux industrielles demeure l'infiltration dans des terrains fortement perméables, alors même que cette gestion a entraîné une pollution des eaux souterraines. Seules des actions curatives sont envisagées en cas de pollution constatée dans le cadre du suivi. Dans l'état proposé de la gestion des eaux, la MRAe estime que le projet est susceptible d'impacter négativement les masses d'eaux souterraines dont certaines ont un caractère stratégique.

La MRAe juge indispensable que des solutions préventives visant à éviter l'infiltration des eaux pluviales du site soient mises en en place dès à présent à l'échelle du site, en particulier pour la zone de démantèlement (D1) pour laquelle une étude technique est seulement en cours.

Un suivi semestriel de l'état des sols au niveau de l'aire de stationnement P4 est prévu mais aucune analyse des sols n'a été réalisée. La MRAe recommande donc qu'une analyse des sols soit réalisée afin de disposer d'un état de référence permettant d'évaluer rigoureusement la dégradation ou la non dégradation de la qualité des sols.