

PREFET DU GARD

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Languedoc-Roussillon

Nîmes, le 8 novembre 2013

Unité Territoriale Gard-Lozère  
Subdivision ICPE Gard-Sud  
362, rue Georges Besse  
30035 NIMES CEDEX 1

**INSTALLATIONS CLASSÉES**

**OBJET : Réglementation d'une plate-forme de maintenance d'aéronefs**

**DÉSIGNATION DE L'EXPLOITANT :**

**SAS Sabena Technics FNI  
Aéroport de Nîmes Garons  
30800 Saint Gilles**

**ÉTABLISSEMENT CONCERNÉ :  
Plate-forme de maintenance d'aéronefs sur la commune  
de SAINT GILLES - Aéroport de Nîmes Garons.  
Parcelles n°s OB 687, 784 et 785**

**RAPPORT AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DES RISQUES SANITAIRES ET TECHNOLOGIQUES**

**1 - RAPPEL DES FAITS.**

L'exploitation par la société Sabena Technics FNI de la plate-forme de maintenance d'aéronefs sur la commune de SAINT GILLES est à ce jour réglementée par les arrêtés préfectoraux n° 99.128 N du 22 avril 1999 et n° 08.140N du 5 décembre 2008 au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

Par l'arrêté préfectoral complémentaire n° 08.140N du 5 décembre 2008, Monsieur le Préfet du Gard a prescrit notamment la réalisation de l'actualisation des études d'impact et de dangers dans un délai de 4 mois à compter de la publication de cet arrêté afin de tenir compte de l'évolution des activités de l'établissement.

La SAS Sabena Technics FNI a transmis le dossier correspondant à Monsieur le Préfet du Gard par courrier en date du 9 juin 2009.

L'objet du présent rapport est de proposer un arrêté préfectoral d'actualisation des prescriptions en vigueur à ce jour en prenant en compte les études susvisées et les évolutions intervenues sur le site depuis l'arrêté préfectoral d'autorisation n°99.128 N du 22 avril 1999.

## 2 - RENSEIGNEMENTS SOMMAIRES SUR L'ÉTABLISSEMENT.

Cette activité de maintenance a été créée par la compagnie française de transports aériens Minerve qui bénéficiait du récépissé de déclaration n° 88.037 N du 10 juin 1988.

La société AOM Industries a succédé à la Compagnie MINERVE en 1992, et a procédé en 1994, à l'extension de la surface des hangars afin d'accueillir les avions gros porteurs, celle-ci s'élevant à 16 410 m².

En juin 2001, TAT Industrie succède à AOM Industries pour être remplacée en juin 2006, par SABENA TECHNICS FNI qui exploite une plate-forme de maintenance d'aéronefs située sur la commune de SAINT-GILLES, dans l'enceinte de l'aéroport de NIMES.

SABENA TECHNICS FNI, dont le siège social se trouve Aéroport de NIMES-GARONS - 30800 SAINT-GILLES, est autorisée, sous réserve de la stricte observation des dispositions contenues dans l'arrêté préfectoral n° 99 128 N du 22 avril 1999, à exploiter, en régularisation, une plate-forme de maintenance d'aéronefs située sur les parcelles n°s OB 687, 784 et 785 du territoire de la commune de SAINT-GILLES, dans l'enceinte de l'aéroport de NIMES-ALES-CAMARGUE-CEVENNES.

Le site est implanté sur deux zones distinctes, distantes l'une de l'autre de 300m :

- une zone principale d'une superficie de 50 000 m² comprenant les hangars de maintenance des avions,
- une zone secondaire d'une superficie de 26 500 m² comprenant les ateliers de chaudronnerie et le stockage de pièces aéronautiques, dénommée « le Mazet ».

L'établissement traite environ à ce jour une trentaine d'avions par an (civils, militaires, canadiens) pour les travaux divers ci-après :

- purges de carburant,
- vidanges et remplissages de lubrifiants et fluides hydrauliques,
- changements de pièces standards ou de consommables,
- contrôles visuels des équipements,
- mise en peinture de tout ou partie des avions,
- test et réparation des moteurs.

Le site emploie 345 personnes.

## 3 - NATURE DES INSTALLATIONS CLASSÉES.

ACTIVITE	RUBRIQUE	REGIME
Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie 1. Réparation et entretien de véhicules et engins à moteur : a) la surface d'atelier étant supérieure à 5000 m² La surface est de <b>12 500 m²</b>	2930-1-a	A
Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie. 2. Vernis, peinture, apprêt (application, cuisson, séchage de) sur véhicules et engins à moteur : b) si la quantité maximale de produits susceptible d'être utilisée est supérieure à 10 kg/j mais inférieure ou égale à 100 kg/j La quantité maximale de produits, susceptible d'être utilisée, est de <b>80 kg/j</b>	2930-2b	DC

Vernis, peinture, apprêt, colle, enduit sur support quelconque 2. Lorsque l'application est faite par tout procédé autre que le trempé Si la quantité maximale de produits susceptible d'être mise en œuvre est b) supérieure à 10 kg/j mais inférieure ou égale à 100 kg/j : <b>Q= 25 kg/j</b>	2940-2b	DC
Revêtement métallique ou traitement (nettoyage, décapage, conversion, polissage, attaque chimique, vibro-abrasion, etc) de surfaces (métaux, matières plastiques, semiconducteurs, etc) par voie électrolytique ou chimique. 2 . Procédés utilisant des liquides (sans mise en œuvre de cadmium, et à l'exclusion de la vibro-abrasion,) le volume des cuves de traitement étant : b) supérieur à 200 l mais inférieur ou égal à 1500 l Le volume des cuves de traitement est de <b>500 l</b> (2 bains de 250 l)	2565-2b	DC
Liquides inflammables(stockage en réservoirs manufacturés de). 2 . stockage de liquides inflammables visés à la rubrique 1430 : b) représentant une capacité équivalente totale supérieure à 10 m <sup>3</sup> mais inférieure ou égale à 100 m <sup>3</sup> Dépôt aérien de kérosène de <b>10 m<sup>3</sup></b> Dépôt aérien de gazole d'un volume de <b>10 m<sup>3</sup></b> Soit un volume équivalent <b>12 m<sup>3</sup></b>	1432-2b	DC
Métaux et alliages (travail mécanique des). La puissance installée de l'ensemble des machines fixes concourant au fonctionnement de l'installation étant : 2. supérieure à 50 kW mais inférieure ou égale à 500 kW La puissance installée étant de <b>145 kW</b> , répartie dans deux ateliers de <b>120 kW</b> (Mazet)et <b>25 kW</b> (zone principale) de puissance	2560-2	D

#### 4 - ÉTUDE TECHNIQUE - EXAMEN DES NUISANCES.

Dans le cadre de l'instruction de la présente affaire, nous avons procédé, le 30 octobre 2013 à une inspection des installations exploitées par la Sté SABENA TECHNICS FNI.

Les constats effectués lors de ce contrôle, ont donné lieu à une lettre d'observations adressée à l'exploitant le 7 novembre 2013.

##### 4.1- Pollution des eaux.

Le site est alimenté en eau potable et d'incendie par le réseau public provenant de Garons via l'aérogare, et en eau industrielle par le réseau privé géré par la compagnie Bas Rhône Languedoc.

La plate-forme est raccordée au réseau d'assainissement de la zone aéroportuaire équipée, à son extrémité, d'une station d'épuration spécifique d'une capacité d'environ 300 équivalent-habitants.

La consommation d'eau potable du site est de 1620 m<sup>3</sup>/an.

La consommation d'eau industrielle du site est de 65 m<sup>3</sup>/an.

La consommation globale d'eau du site a baissé de 40 % depuis 1998, suite à la suppression de l'atelier roues et freins.

##### 4.1.1 Eaux sanitaires.

Les eaux en provenance des sanitaires et des douches ainsi que celles liées au nettoyage des sanitaires des avions sont collectées et envoyées dans le réseau d'assainissement de la zone aéroportuaire.

##### 4.1.2 Eaux de lavage.

Il s'agit des eaux de lavage des avions, de lavage des sols des hangars de maintenance et des eaux

utilisées pour les tests d'étanchéité des réservoirs de canalisations.

L'alimentation en eau des installations est assurée par le réseau d'eau industrielle provenant du réseau BRL (Bas Rhône Languedoc), de diamètre 150 mm, sans pré-traitement.

Ces eaux sont collectées dans une canalisation dédiée de diamètre 100 mm incluse dans la canalisation de diamètre 800 mm du réseau d'eaux pluviales du site.

Elles passent, après relèvement, par un débourbeur-séparateur d'hydrocarbures de 3 m<sup>3</sup> avant d'être rejetées au milieu naturel dans le fossé ouest du site.

Ce dispositif de traitement est équipé d'une alarme optique et acoustique de niveau d'hydrocarbures et est contrôlé et nettoyé une fois par semestre par une société spécialisée.

Les eaux de lavage ne sont en effet toujours pas à ce jour raccordées au réseau d'assainissement de la zone comme cela avait été envisagé lors de la demande en autorisation et mentionné dans l'arrêté préfectoral d'autorisation n°99.128 N du 22 avril 1999.

Il est à noter que la Sabena Technics FNI a amélioré sa gestion des eaux usées depuis le dossier de demande en autorisation d'exploiter de 1998 par la mise en place notamment d'un réseau séparatif des effluents et d'un débourbeur-séparateur d'hydrocarbures pour leur traitement avant rejet dans le milieu naturel.

#### – eaux de lavage des sols

Le lavage des sols est réalisé deux fois par semaine à l'aide d'une auto-laveuse, dont le volume des rejets est limité à 150 l par cycle de lavage.

Le volume annuel d'eau lié au lavage des sols est estimé à 65 m<sup>3</sup> soit une moyenne bien inférieure à 1 m<sup>3</sup>/j. Le volume quotidien rejeté est d'environ 150 l correspondant au minimum au volume unitaire d'un réservoir de laveuse industrielle.

Un prélèvement instantané à l'exutoire du séparateur d'hydrocarbures a été effectué en février 2009 sur l'effluent rejeté d'une laveuse industrielle à l'issue d'un lavage des sols.

**Les résultats de ce prélèvement ne sont pas conformes concernant la demande chimique en oxygène (DCO) et la demande biochimique en oxygène (DBO), aux valeurs limites de rejet dans le milieu naturel fixées à l'article 32 de l'arrêté ministériel du 2 février 1998 modifié relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées.**

Paramètres	Valeur limite de concentration	Valeur mesurée
pH	5,5 à 8,5	7,15
MES en mg/l	100	39
DCO en mg/IO <sub>2</sub>	300	510
DBO en mg/IO <sub>2</sub>	100	230
Hydrocarbures totaux en mg/l	10	10,8

En l'attente d'un éventuel raccordement au réseau d'assainissement communal, ou de la mise en place d'un dispositif de traitement autonome, le rejet de ces eaux de lavage dans le milieu naturel doit cesser immédiatement. Ces eaux seront stockées et conservées sur le site en attente de leur traitement par un centre agréé.

#### – eaux de lavage des avions

Le volume des eaux de lavage des avions a été évalué à 45 m<sup>3</sup>/an, sachant que le site lave au plus 30 avions par an.

Le 14 septembre 2013, l'exploitant a fait procéder à une analyse des eaux de lavage du plus gros avion et du sol concerné, et fait évaluer les flux journaliers correspondants, pour un débit de rejet de 2,2 m<sup>3</sup>. Ces analyses ont démontré que les valeurs limites pour un rejet dans le milieu naturel étaient respectées.

Paramètres	Valeur limite de concentration	Valeur mesurée
pH	5,5 à 8,5	7
MES en mg/l	100	35
DCO en mg/IO <sub>2</sub>	300	34
DBO en mg/IO <sub>2</sub>	100	3
Hydrocarbures totaux en mg/l	10	< 0,1

***En conclusion, l'exploitant doit poursuivre l'objectif de se raccorder à un réseau d'assainissement collectif ou de mise en place d'un dispositif de traitement autonome, qui restent les modes de rejet les plus satisfaisants. Le rejet des eaux vers le réseau d'assainissement collectif est subordonné à l'obtention par l'exploitant de l'autorisation de la collectivité publique ou de l'établissement public compétents en matière d'assainissement, sous la forme d'une convention spéciale de déversement des eaux usées industrielles au réseau d'assainissement communal.***

***En l'attente, il devra faire cesser immédiatement le rejet des eaux de lavage des sols dans le milieu naturel et les faire éliminer par un centre de traitement agréé.***

#### **4.1.3 Eaux de rinçage de l'activité de traitement de surfaces.**

L'activité consiste à nettoyer des pièces métalliques par trempage dans deux bains contenant des acides d'un volume de 250 l chacun.

Après trempage, les pièces sont rincées à l'eau.

Le rinçage des pièces issues du traitement de surface est assuré dans un bac fermé éliminé au titre des déchets lors de sa vidange (bain mort). L'exploitant dispose des bordereaux de suivi correspondants.

#### **4.1.4 Eaux pluviales.**

Les réseaux de collecte des eaux pluviales sont contrôlés régulièrement et entretenus .

Les eaux de ruissellement sont dirigées vers le réseau des eaux pluviales puis rejetées au milieu naturel.

La zone principale comportant 74 000 m<sup>2</sup> de surface imperméabilisée, on peut considérer que le débit induit sera de 1 850 m<sup>3</sup>/h sur 4 h de précipitations, pour un volume total de 7 400 m<sup>3</sup> environ.

Concernant la zone secondaire du Mazet comportant 6600 m<sup>2</sup> de surface imperméabilisée, le débit induit sera de 165 m<sup>3</sup>/h sur 4 h de précipitations, pour un volume total de 660 m<sup>3</sup> environ.

La charge de pollution due aux hydrocarbures est évaluée au maximum à 3,4 kg/ha/an imperméabilisé.

Les rejets journaliers de charge d'hydrocarbures peuvent donc être estimés à 69 g/j sur la zone principale et à 6 g/j pour la zone secondaire.

*Ces valeurs sont inférieures au seuil de 100 g/j fixé à l'article 32 de l'arrêté ministériel du 2 février 1998 précité. Le rejet des eaux pluviales du site n'a donc pas d'effet significatif sur le milieu environnant et la salubrité publique.*

#### **4.1.5 Pollution accidentelle des eaux.**

Le site comporte de nombreux stockages de solvants, peintures et hydrocarbures, conditionnés, sauf pour le gazole (cuve aérienne de 10 m<sup>3</sup>) en bidons ou fûts de capacité ≤ 200 l.

Tous ces réservoirs doivent être stockés sur des surfaces étanches et en rétention.

Des travaux de mise à niveau des installations de stockage des déchets sont en cours de réalisation.

## **4.2- Pollution de l'air.**

Dans les activités exercées par la Sabena Technics FNI, les principales sources de rejets gazeux susceptibles de générer une pollution atmosphérique sont les suivantes.

#### 4.2.1- Les réacteurs des avions lors des essais.

Les polluants émis sont des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), du monoxyde de carbone (CO) et des hydrocarbures imbrûlés (HC).

Les essais sont réalisés hors de l'enceinte du site de la Sabena Technics FNI sur une aire contrôlée par les services aéroportuaires.

Cent soixante dix points fixes, relatifs aux réglages de moteurs et aux contrôles d'étanchéité, sont réalisés chaque année en moyenne. Les réglages moteurs, dont la durée est d'une heure, représentent 10% des essais réalisés et comprennent 10 mn de montée en régime décollage. Les tests d'étanchéité durent 20 mn avec les moteurs en régime ralenti.

Les flux annuels estimés de polluants sont analogues à ceux calculés en 1998 pour la constitution du dossier de demande en autorisation d'exploiter et sont estimés à :

Polluants	Flux annuel estimé en kg/h	Flux horaire estimé en kg/h
No <sub>x</sub>	1100	60
CO	3400	90
HC	1700	45

#### – Mesures mises en œuvre pour limiter les rejets

*Les émissions gazeuses générées par le fonctionnement du réacteur en point fixe sont directement liées à la conception des avions par les constructeurs. Par ailleurs, la durée des essais en point fixe est imposée par le cahier des charges de la vérification du bon fonctionnement des réacteurs.*

*Aucune mesure n'est donc techniquement envisageable par la Sabena Technics FNI pour réduire ou limiter ces émissions.*

#### 4.2.2- Le dégazage des réservoirs de carburant des avions.

Cette opération induit l'émission de vapeurs de kérosène dans l'atmosphère.

Vingt-quatre avions sont dégazés en moyenne chaque année sur le site.

De manière pénalisante, il est considéré que 50 m<sup>3</sup> de vapeurs de kérosène par avion dégazé sont émis dans l'atmosphère, soit 41 kg.

#### – Mesures mises en œuvre pour limiter les rejets

Le dégazage s'effectue à l'aide d'un dispositif d'aspiration et de filtration des vapeurs. Le filtre, constitué de charbon actif, présente une efficacité d'environ 80%, ce qui ramène donc l'émission de vapeurs de kérosène dans l'atmosphère à 8 kg par avion dégazé, le dégazage durant 4 heures.

Ainsi, la quantité de vapeurs de kérosène émise à l'atmosphère est estimée à 196 kg/an, pour un flux horaire moyen de 2 kg/h en moyenne, et respecte les dispositions de l'article 22.7 de l'arrêté ministériel du 2 février 1998.

La mise en place du dispositif de filtration des vapeurs depuis 1998 a permis de limiter les rejets de kérosène dans l'atmosphère.

#### 4.2.3- Les installations de combustion

Ces installations sont composées de 4 chaudières à eau chaude fonctionnant au gaz naturel, 2 sur la zone principale de 230 kW et 173 kW servant à la production d'eau chaude et au chauffage des bureaux, 2 sur la zone du Mazet de 480 kW chacune, et d'un groupe électrogène de secours de 1000 kW fonctionnant au fioul domestique.

La puissance totale des chaudières étant de 1363 kW, donc inférieure au seuil de 2 MW du régime de la déclaration de la rubrique 2910 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, Elles ne sont pas classées au titre de la réglementation des installations classées et à ce jour, aucune mesure de polluants n'est réalisée sur leurs rejets. Cependant, après application des documents référentiels existant en la matière, les flux horaires estimés des polluants émis ne font

ressortir que des valeurs non significatives de rejets de NOx par les chaudières. Le groupe électrogène fonctionne 22 j/an dans le cadre d'un contrat EJP.

Les chaudières de la zone principale et le groupe électrogène étant inchangés depuis 1998, de même que leur période de fonctionnement, les rejets associés n'ont pas évolué.

– **Mesures mises en œuvre pour limiter les rejets**

*Les deux chaudières de la zone principale sont munies d'une cheminée d'évacuation des fumées commune dont la hauteur est fixée à 10 m par rapport au niveau du sol.*

*Les deux chaudières de la zone du Mazet sont évacuées par une cheminée commune regroupant 2 conduits distincts de section 40 cm débouchant à 11,5 m par rapport au niveau du sol.*

*Le groupe électrogène est muni d'une cheminée d'évacuation des fumées d'une hauteur de 2,5 m par rapport au niveau du sol et de section 200 mm.*

#### **4.2.4- L'activité d'application de peinture dans les hangars de maintenance et les cabines de peinture**

Deux types de travaux de peinture sont exercés, soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement :

- dans le hall de maintenance : dégraissage et application de peinture sur avion par pistolet électrostatique (activité soumise à déclaration au titre de la rubrique n° 2930 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement),
- dans l'atelier peinture situé dans le bâtiment Air Midi : pulvérisation de peinture dans une cabine d'application et séchage dans une cabine dédiée (activité soumise à déclaration au titre de la rubrique n° 2940 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement).

A ce titre, la Sabena Technics FNI met en œuvre des peintures glycérophthaliques et des solvants ; la consommation de ces produits a atteint 13 939 kg en 2008, année représentative de l'activité de l'exploitant, soit 13,2 t/an pour la peinture sur avion et 0,7 t/an pour la peinture sur pièces.

Le flux total de COV émis par le site a été évalué à 7 309 kg/an, soit 25,7 kg/h.

Parmi les 53 substances recensées dans ces produits, 30 ont été identifiées comme étant des COV, Composés Organiques Volatils, au sens de l'arrêté du 2 février 1998 modifié relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées soumises à autorisation.

5 COV (dégraissants) sont contenus dans des produits utilisés uniquement dans le hall de maintenance ; ces substances sont donc visées uniquement par la rubrique 2930. Les autres COV sont contenus dans des produits mis en œuvre à la fois dans le hall de maintenance et dans l'atelier peinture (peinture et diluants) et sont donc visés à la fois par la rubrique 2930 et par la rubrique 2940.

A ce jour le site ne réalise qu'une seule peinture d'avion par an, ce qui a permis de réduire les quantités de COV émises.

– **Mesures mises en œuvre pour limiter les rejets**

*. Concernant la peinture sur avion dans les hangars, des projets d'extraction/filtration de l'air en toiture ou de hangar entièrement capoté avec traitement de l'air ont été envisagés par l'exploitant mais abandonnés en raison de leur coût inacceptable vis-à-vis du taux d'utilisation de ces matériels (un seul avion par an).*

*Cependant, l'exploitant a entrepris avec ses fournisseurs, dans la mesure du possible vis-à-vis des normes et agréments imposés, le remplacement des peintures et décapants utilisés par des produits à base aqueuse afin de limiter les émissions de COV.*

*. Concernant la peinture sur pièces dans l'atelier peinture, la cabine de peinture est munie d'un préfiltre en papier carton au niveau du plancher qui assure une efficacité gravimétrique de filtration minimale de 85%. Un filtre à charbon actif en amont de l'extraction permet un abattement de 80% des COV contenus dans les peintures.*

*Les cabines de peinture et de séchage sont munies de cheminées d'évacuation distinctes de section 900 mm et 350 mm et dont la hauteur est supérieure à 10 m par rapport à l'altitude moyenne du sol de l'atelier.*

Au vu des informations fournies dans l'étude d'impact rédigée en 2009, il apparaît que le flux de COV est supérieur au seuil à partir duquel une concentration maximale doit être respectée.

Cependant, compte tenu des évolutions intervenues depuis cette date dans le fonctionnement de l'établissement il apparaît que la conformité pourra être acquise :

- soit en respectant l'article 27, paragraphe 7, de l'arrêté ministériel du 2 février 1998 modifié relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation,
- soit en mettant en place un schéma de maîtrise des émissions de COV tel que prévu à l'article 27, paragraphe 7 - e de ce même arrêté. Un tel schéma garantit que le flux total d'émissions de COV de l'installation ne dépasse pas le flux qui serait atteint par une application stricte des valeurs limites d'émissions canalisées et diffuses définies par cet arrêté.

L'étude d'impact de 2009 a démontré par ailleurs dans l'évaluation des risques sanitaires, que les activités d'application de peinture de la Sabena Technics FNI, n'avaient pas d'impact notable sur la santé humaine et l'environnement.

#### **4.2.5- Le moulage et le ponçage de pièces en résines composites au Mazet.**

Concernant le moulage des pièces en résine, mettant en oeuvre des produits solvantés, soit 900 kg/an, sur la base d'un fonctionnement de 260 j/an, 8 h par jour, le flux horaire moyen de COV émis à l'atmosphère est estimé à 25 g/h, sachant que la quantité totale de COV émise est de l'ordre de 54 kg/an de manière majorante.

L'activité de ponçage des pièces en résine, ne génère que des poussières. S'agissant uniquement d'ébavurer ces pièces, celles-ci sont en faible quantité.

- **Mesures mises en oeuvre pour limiter les rejets**

Une extraction d'air de 2 800 m<sup>3</sup>/h a été installée en 2009 portant le flux horaire moyen de COV émis estimé à 2,5 g/h environ :

- . filtre au charbon actif de 90% d'efficacité pour l'atelier moulage,
- . filtre granulométrique de 95% d'efficacité pour l'atelier ponçage.

#### **4.3- Évaluation des risques sanitaires.**

Seuls les rejets atmosphériques liés aux activités de peinture, de dégazage des réservoirs d'avions, des essais de moteurs en points fixes, des chaudières et du groupe électrogène sont retenus dans le cadre de l'évaluation des risques sanitaires, les autres rejets n'étant pas significatifs.

Les émissions sonores ne sont pas non plus retenues compte tenu de la conformité des émissions par rapport à l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter n° 99.128 N du 22 avril 1999.

Sur la base de l'évaluation de l'exposition des populations aux rejets, les valeurs d'Indice de Risque (IR) pour la voie inhalation tant pour des effets aigus que chroniques concernant les populations à risque (riverains et ERP) sont bien inférieures à la valeur guide, l'IR maximal représentant 2 % de la valeur guide.

Les Excès de Risque Individuel (ERI) sont également inférieurs à la valeur guide, l'ERI maximal représentant également 2 % de cette valeur.

#### **4.4- Intégration environnementale.**

Les installations sont implantées dans une zone d'activités industrielles, au sein de l'aéroport NIMES-ALES-CAMARGUE-CEVENNES.

Les habitations les plus proches se situent au nord est, sur la commune de Garons, dans un lotissement résidentiel, et sont distantes de 450 m de la zone principale et de 120 m de la zone secondaire du Mazet.



#### 4.5- Bruit.

La principale source sonore préoccupante est l'essai des réacteurs effectué en point fixe, de par sa puissance et sa position hors abri.

A ce jour, la Sabena Technics FNI n'effectue plus d'essais nocturnes, soit entre 22 h et 7 h, et le nombre de points fixes réalisés le dimanche et les jours fériés a baissé, soit 8 en 2007 sur les 176 au total, soit moins 5%, pour des durées maximales individuelles de 20 minutes.

Des mesures ont été effectuées sur site en février 2009 par le CETE APAVE SUD EUROPE. De ces mesures, il ressort que :

- l'ensemble des niveaux acoustiques mesurés sur la zone principale en période diurne est inférieur aux valeurs limites fixées par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis par les installations classées,
- les émergences acoustiques mesurées sont inférieures à celles fixées par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis par les installations classées.

La durée annuelle cumulée des points fixes sur l'année, 50 heures, représente 0,8 % de la durée annuelle cumulée de décollage et de roulage des avions civils et militaires sur l'aéroport qui correspond à 22 584 mouvements d'environ 15 min le jour.

#### 4.6- Déchets.

Un registre de déchets a été mis en place par l'exploitant comptabilisant les déchets et regroupant les informations nécessaires à leur suivi.

L'étude déchets a recensé 8 catégories de déchets répartis en déchets de maintenance et en déchets d'emballage.

Des évolutions dans la gestion des déchets ont été mises en place depuis 1997 par la Sabena Technics FNI notamment au moyen de solutions appropriées permettant de maîtriser les flux et les stockages.

D'une part, la valorisation thermique de kérosène a été abandonnée au profit de la valorisation matière et la mise en place d'une cuve de stockage de 10 m<sup>3</sup> sur rétention en extérieur a remplacé les fûts de 200 l.

D'autre part, le tri par différenciation des déchets non dangereux tels que le papier, le carton, le bois, ou le plastique, effectué par une personne présente 30h par semaine, a permis de maximiser les taux de recyclage et de récupération et de supprimer 263 t de déchets jusque-là acheminés mal triés en centre de stockage sans recyclage.

Les autres déchets (huiles, kérosène, solvants, bains de traitements de surfaces usagés et de rinçage) sont dirigés vers des installations de valorisation ou d'incinération autorisées.

*Par ailleurs, la quantité globale des déchets générés a diminué de plus de la moitié depuis 1997 ; elle est passée en effet de 386 t/an à 180 t/an.*

*Le projet d'arrêté prévoit d'imposer, dans un délai de trois mois, le réaménagement et le nettoyage des aires de stockage des déchets polluants de manière à prévenir les risques de pollution des eaux, par les déchets exposés à la pluie.*

#### 4.7- Transport - Approvisionnement.

##### 4.7.1 Trafic routier.

Le trafic routier lié aux installations est essentiellement dû aux véhicules du personnel (250 v/j) et aux camions de livraison/expédition (15 v/j). L'impact induit par la Sabena Technics FNI représente 0,7 % du trafic moyen journalier de l'autoroute A54.

L'accès au site se fait par le portail principal situé au nord.

Le site dispose d'un vaste parking privatif de 291 places situé au sud.

##### 4.7.2 Trafic aérien.

L'activité de la Sabena Technics FNI représente 0,3 % du trafic annuel de l'aéroport de Nîmes qui a diminué d'environ 12% entre 1998 et 2008.

Le flux annuel des avions entrants et sortants sur le site est estimé à 80 et a diminué de près de 80% en 10 ans.

*Le trafic lié au transport routier et aérien de l'activité de la Sabena Technics FNI n'a donc pas d'impact significatif sur la sécurité publique et la commodité du voisinage.*

#### **4.8- Utilisation rationnelle de l'énergie**

La Sabena Technics FNI utilise du gaz naturel et du fuel pour le fonctionnement des chaudières et du groupe électrogène, ainsi que l'électricité notamment pour le fonctionnement des machines et des systèmes d'aspiration.

Conformément aux articles R. 224-20 à R. 224-30 du Code de l'Environnement, le rendement des chaudières de puissance supérieure à 400 kW, doit être contrôlé à chaque démarrage et tous les 3 mois ; il doit respecter la valeur minimale de 86 %.

Le suivi de la consommation électrique est intégré au suivi financier de l'établissement.

#### **4.9- Risques d'incendie et d'explosion.**

Ils sont liés au stockage et à la manipulation de liquides inflammables et de solvants.

Les quantités de liquides mises en œuvre sont faibles et les lieux de stockages et d'utilisation sont dispersés sur le site.

Les conséquences d'un sinistre seraient donc limitées et circonscrites à l'intérieur des limites de la propriété de l'exploitant.

##### **4.9.1 Mesures de prévention adoptées :**

- ventilation mécanique des zones à risques (atelier de peinture, chaufferie, réservoir d'avions),
- mur coupe feu de degré 2 h entre le stockage de pneus et les cabines de peinture et de séchage,
- permis de feu,
- installations électriques de sûreté et mise à la terre,
- détection incendie reliée à une alarme au poste d'accueil pour le local informatique et le magasin pièces détachées,
- surveillance vidéo.

##### **4.9.2. Moyens de lutte contre l'incendie.**

Le site comporte une équipe de première intervention et dispose des équipements ci-après :

- alarme sonore audible sur l'ensemble du site,
- extincteurs à poudre, à CO<sub>2</sub> ou à eau pulvérisée à raison d'un appareil de 6 l pour 200 m<sup>2</sup> de plancher (total 205 extincteurs),
- 15 robinets d'incendie armés (RIA) disposés dans les hangars de maintenance, le local de stockage des pièces aéronautiques et les ateliers,
- 10 bacs à sable avec pelle de projection,
- 3 poteaux d'incendie situés aux extrémités Nord, Est et Sud du site, permettant un débit simultané de 180 m<sup>3</sup>/h ; un poteau supplémentaire est implanté sur la zone du Mazet,
- désenfumage du hall de maintenance par des exutoires en toiture, à commande manuelle et automatique, sur 0,5 % de la surface.

*Afin d'améliorer le degré de sécurité du site, l'exploitant a effectué en 2010 le remplacement de la porte du magasin général par une porte coupe-feu 2 h, la vérification de la conformité du matériel en zonage ATEX et la formation du personnel au risque d'explosion.*

## **5 - CONCLUSION – PROPOSITION.**

Les mesures adoptées par la société Sabena Technics FNI nous paraissent de nature à prévenir et à limiter les nuisances et les risques inhérents au fonctionnement de ses installations.

Cependant, pour le rejet des eaux de lavage des sols, l'exploitant devra, en l'attente d'un raccordement au réseau d'assainissement communal, ou de la mise en place un dispositif de traitement autonome, cesser immédiatement leur rejet dans le milieu naturel. Ces eaux seront stockées et conservées sur le site en attente de leur traitement par un centre agréé.

En conséquence, nous proposons aux membres du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques, d'actualiser les prescriptions de l'arrêté préfectoral n° 99.128 N du 22 avril 1999 en vigueur, en prenant en compte les études susvisées, les évolutions du site ainsi que les évolutions réglementaires intervenues depuis cette date, suivant le projet d'arrêté préfectoral d'autorisation ci-joint.