

Unité départementale du Haut-Rhin  
DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT  
2 PLACE DU GENERAL DE GAULLE  
CS 71354  
68100 Mulhouse

Mulhouse, le 01/07/2024

## Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 10/06/2024

### Contexte et constats

Publié sur  **RISQUES**

### SWISS INTERNATIONAL AIR LINES

P.O. BOX, BSLGK / RMB / LAUS  
4002 Basel, Switzerland  
68300 Saint-Louis

Références : 0006702214\_2024\_06\_10\_Swiss\_Air\_VIIC\_PFAS  
Code AIOT : 0006702214

#### 1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 10/06/2024 dans l'établissement SWISS INTERNATIONAL AIR LINES implanté Aéroport Bale Mulhouse 68300 Saint-Louis. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

Cette visite de contrôle s'inscrit dans le cadre du plan ministériel de lutte contre les PFAS (molécules per- et polyfluoroalkylées). Porté par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, le plan d'action PFAS 2023-2027 a pour objectif de renforcer la protection des Français et de l'environnement contre les risques liés à ces substances.

L'un des axes de ce plan est d'améliorer la connaissance des rejets et de l'imprégnation des milieux par ces molécules, en particulier des milieux aquatiques, pour réduire l'exposition des populations. Dans le cadre de cet axe de travail, l'Agence Régionale de Santé Grand-Est a lancé en 2023 des campagnes de mesures exploratoires sur ces molécules, et ce dans les réseaux d'adduction en eau potable de certaines des communes du département. Les résultats de la campagne 2023 ont fait apparaître des dépassements de la valeur réglementaire sur plusieurs communes du secteur de Saint-Louis. Les valeurs mesurées par l'ARS en distribution pour la somme des 20 PFAS sont comprises entre 0,1 et 0,31 µg/l (pour un seuil de potabilité à 0,1µg/l).

En parallèle de cet état de fait, l'Inspection a obtenu l'information que des PFAS ont été retrouvés dans les eaux industrielles en amont de la Station de Traitement des Eaux Industrielles de la plateforme Aéroportuaire de Bâle-Mulhouse (elle-même soumise à l'arrêté ministériel dit "PFAS" du 20 juin 2023). Ainsi, il est possible que des PFAS soient émis par certaines des ICPE de la plateforme, dont fait partie le site Swiss International Air Lines.

Compte tenu de cette situation, l'Inspection s'est attachée à réaliser un contrôle de points réglementaires, permettant de statuer in fine sur l'opportunité de prescrire par voie d'arrêté préfectoral la mise en œuvre d'une surveillance renforcée des émissions. Cette dernière permettra potentiellement d'établir des liens de cause à effet entre les émissions du site et la dissémination des PFAS dans son environnement proche.

NB : l'entreprise Swiss International Air Lines a déclaré en début de visite qu'elle n'utilise plus les bâtiments pour des activités d'entretien des avions, mais qu'elle a encore des produits stockés sur site. Elle loue plusieurs parties du bâtiment à d'autres sociétés ayant des activités couvertes ou non par des rubriques ICPE (Skycell, Nomad,...). C'est pourquoi le rapport fait référence à des sociétés autres que Swiss International Air Lines présentes sur le site.

#### **Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :**

- SWISS INTERNATIONAL AIR LINES
- Aéroport Bale Mulhouse 68300 Saint-Louis
- Code AIOT : 0006702214
- Régime : Autorisation
- Statut Seveso : Non Seveso
- IED : Non

Swiss Internationale Air lines loue notamment son bâtiment à la société Nomad Technics.  
La société Nomad Technics effectue des activités de maintenance aéronautique.

**Thèmes de l'inspection : AN24 PFAS**

#### **2) Constats**

##### **2-1) Introduction**

Le respect de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement relève de la responsabilité de l'exploitant. Le contrôle des prescriptions réalisé ne se veut pas exhaustif, mais centré sur les principaux enjeux recensés et à ce titre, ne constitue pas un examen de conformité de l'administration à l'ensemble des dispositions qui sont applicables à l'exploitant. Les constats relevés par l'inspection des installations classées portent sur les installations dans leur état au moment du contrôle.

A chaque point de contrôle est associée une fiche de constat qui comprend notamment les informations suivantes :

- le nom donné au point de contrôle ;
- la référence réglementaire de la prescription contrôlée ;
- si le point de contrôle est la suite d'un contrôle antérieur, les suites retenues lors de la précédente visite ;
- la prescription contrôlée ;
- à l'issue du contrôle :
  - ◆ le constat établi par l'inspection des installations classées ;
  - ◆ les observations éventuelles ;
  - ◆ le type de suites proposées (voir ci-dessous) ;
  - ◆ le cas échéant la proposition de suites de l'inspection des installations classées à Monsieur le Préfet ; il peut par exemple s'agir d'une lettre de suite préfectorale, d'une

mise en demeure, d'une sanction, d'une levée de suspension, ...

Il existe trois types de suites :

- « Faits sans suite administrative » ;
- « Faits avec suites administratives » : les non-conformités relevées conduisent à proposer à Monsieur le Préfet, des suites graduées et proportionnées avec :
  - ◆ soit la demande de justificatifs et/ou d'actions correctives à l'exploitant (afin de se conformer à la prescription) ;
  - ◆ soit conformément aux articles L. 171-7 et L. 171-8 du code de l'environnement des suites (mise en demeure) ou des sanctions administratives ;
- « Faits concluant à une prescription inadaptée ou obsolète » : dans ce cas, une analyse approfondie sera menée a posteriori du contrôle puis éventuellement une modification de la rédaction de la prescription par voie d'arrêté préfectoral pourra être proposée.

## 2-2) Bilan synthétique des fiches de constats

Les fiches de constats disponibles en partie 2-4 fournissent les informations de façon exhaustive pour chaque point de contrôle. Leur synthèse est la suivante :

**Les fiches de constats suivantes font l'objet d'une proposition de suites administratives :**

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Proposition de suites de l'Inspection des installations classées à l'issue de la <u>présente inspection</u> <sup>(1)</sup>	Proposition de délais
1	Inventaire des produits et substances	Arrêté Ministériel du 12/05/2020, article 3.3	Demande d'action corrective	6 mois
2	Connaissance des produits et substances	Arrêté Ministériel du 12/05/2020, article 3.3	Demande d'action corrective	6 mois
3	Étiquetage des substances et préparations dangereuses	Règlement européen du 16/12/2008, article 17	Demande d'action corrective	1 mois
4	Suivi des eaux souterraines	Arrêté Préfectoral du 15/10/2009, article 5.1.2	Demande d'action corrective	3 mois

(1) s'applique à compter de la date de la notification de l'acte ou de la date de la lettre de suite préfectorale

**Les fiches de constats suivantes ne font pas l'objet de propositions de suites administratives :**

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Autre information
5	Contrôle des PFAS sur les eaux souterraines	Arrêté Préfectoral du 15/10/2009, article 5.4.2	Projet d'arrêté préfectoral en cours de rédaction

## 2-3) Ce qu'il faut retenir des fiches de constats

Les constats réalisés sur site et l'examen des éléments transmis par l'exploitant à l'Inspection permettent de mettre en avant les non-conformités suivantes :

- l'exploitant ne dispose pas d'un registre indiquant la nature et la quantité des substances ou mélanges dangereux détenus conforme aux attentes réglementaires (rédigé en langue autre que française, difficultés à identifier les zones de stockage, informations imprécises sur les quantités stockées, contenant également des produits non dangereux),
- certains emballages de stockage de matières dangereuses ne sont pas étiquetés

- conformément aux dispositions réglementaires opposables,
- l'exploitant ne dispose pas de l'ensemble des éléments permettant de connaître la nature des produits et matières stockées (notamment la présence de PFAS dans ses produits) et la base de données établie ne correspond pas à l'ensemble des produits du site (notamment les émulseurs pour la défense incendie),
- l'exploitant n'a pas mis en place le réseau de surveillance des piézomètres prescrit par l'arrêté du 15 octobre 2009, à savoir un piézomètre amont, un latéral et deux aval.

Compte tenu de la nature documentaire de ces non-conformités et/ou de l'absence d'effet direct sur les intérêts mentionnés à l'article L.511-1 du code de l'environnement, et des engagements formels pris par l'exploitant pour un retour à la conformité, l'Inspection propose en l'état de ne pas faire application des suites prévues par l'article L.171-8 du code de l'environnement. Des demandes d'actions correctives sont formulées dans le présent rapport.

Concernant la surveillance des PFAS dans les émissions du site, les constats réalisés sur site et l'examen des éléments transmis par l'exploitant montrent qu'il est nécessaire de renforcer les prescriptions actuellement opposables aux installations afin d'encadrer la recherche de ces molécules dans les secteurs environnementaux potentiellement impactés.

#### **2-4) Fiches de constats**

##### **N° 1 : Inventaire des produits et substances**

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 12/05/2020, article 3.3
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Etat des matières stockées
<b>Prescription contrôlée :</b>
L'exploitant tient à jour un registre indiquant la nature et la quantité des substances ou mélanges dangereux détenus, ainsi que leur lieu de stockage. Ce registre est tenu à la disposition de l'inspection des installations classées et des services d'incendie et de secours.
<b>Constats :</b>
Avant la visite d'inspection, l'exploitant a transmis à l'Inspection : <ul style="list-style-type: none"> <li>l'inventaire des produits utilisés par Swiss International Air Lines,</li> <li>l'inventaire des produits utilisés par la société Nomad,</li> <li>la fiche de données de sécurité (FDS) du produit d'extinction (émulseur) du hangar contenu par 4 cuves de 3 650 l, soit un total de 14 600l.</li> </ul>
Il apparaît que l'inventaire des produits utilisés par Swiss International Air Lines : <ul style="list-style-type: none"> <li>est en langue anglaise,</li> <li>recense des produits dangereux mais aussi des produits non dangereux (par exemple, il est fait mention de la présence de Molykote 111, une graisse, qui selon la fiche de sécurité associée n'est pas une substance dangereuse),</li> <li>ne contient pas les émulseurs pour la défense incendie, contenus dans les 4 cuves de 3650l mais aussi dans des fûts bleus observés par l'Inspection dans les hangars au niveau des RIA (nature du produit non définissable car les étiquettes des fûts sont absentes ou trop dégradées pour être lues. Ce point est traité dans un point de contrôle dédié),</li> <li>ne contient pas d'informations sur les quantités présentes sur site,</li> <li>indique de façon peu explicite le lieu de stockage (après visite sur site, il apparaît que la mention « DG-01 » indiquée dans l'inventaire correspond à un emplacement dans un local dédié au niveau 3).</li> </ul>
Il apparaît que l'inventaire des produits utilisés par la société Nomad : <ul style="list-style-type: none"> <li>est en langue anglaise,</li> <li>recense des produits dangereux mais aussi des produits non dangereux (par exemple, il est</li> </ul>

- fait mention de la présence de AeroShell Grease 14, une graisse , qui selon la fiche de sécurité associée n'est pas une substance dangereuse),
- contient des informations imprécises sur les quantités présentes sur site (par exemple, pour le produit ACF50, il est fait mention d'une quantité « 1 » sans que soit précisée l'unité),
- indique le lieu de stockage mais de manière non explicite (ex : DESK-02A1A, PAINT LOCK, OIL LOCKER, ...)

Le représentant de Swiss International Air Lines n'a pas pu indiquer en réunion si une procédure existait pour tenir le registre à disposition de l'Inspection et des services d'incendie et de secours.

L'Inspection a procédé par échantillonnage pour vérifier que les produits présents sur site étaient bien répertoriés dans l'inventaire. Il a été ainsi constaté la présence d'Aeroshell Grease 22, Turbooil 2380, Zyglo ZL-67B, MEPRO-IPA, Glass Cleaner MS 260, MS-122 AD (contenant du poly-tetrafluoroéthylène) dans le stock Nomad et dans l'inventaire. Les produits Neodol 91-6 et Royco 757 étaient présents sur site mais ne figuraient pas dans l'inventaire remis.

#### **Demande à formuler à l'exploitant à la suite du constat :**

Il est demandé à l'exploitant de créer un registre conforme à la prescription contrôlée, en langue française, et de le tenir à disposition de l'Inspection et des services de secours, y compris en dehors des périodes ouvrées du site. Ce registre a vocation à être opérationnel, il peut/doit être (en fonction de la façon dont il est construit) accompagné d'un plan de localisation des matières stockées.

Pour établir le registre, l'exploitant pourra s'appuyer sur la circulaire T661 de février 2022, contenant des recommandations pour établir l'état des stocks. Notamment, un exemple d'état des matières stockées est présent page 20.

Le contrôle a été réalisé par échantillonnage sur les données fournies pour les stocks Swiss International Air Lines et Nomad, mais la réflexion doit porter sur l'ensemble des substances et mélanges dangereux présents sur le site, y compris des entreprises locataires.

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Demande d'action corrective

**Proposition de délais :** 6 mois

#### **N° 2 : Connaissance des produits et substances**

**Référence réglementaire :** Arrêté Ministériel du 12/05/2020, article 3.3

**Thème(s) :** Risques chroniques, Substances PFAS

#### **Prescription contrôlée :**

L'exploitant dispose des documents lui permettant de connaître la nature et les risques des substances ou mélanges dangereux présents dans l'installation, en particulier les fiches de données de sécurité[...]

#### **Constats :**

Avant la visite d'inspection, l'exploitant a transmis à l'Inspection :

- les fiches de données de sécurité (FDS) des produits utilisés par Swiss International Air Lines,
- les fiches de données de sécurité (FDS) des produits utilisés par la société Nomad.

Pour Swiss, les FDS correspondaient à l'inventaire des produits présents sur site.

Pour Nomad, l'Inspection a constaté un nombre plus important de FDS que de produits dans

l'inventaire. Par échantillonnage, il apparaît que certaines FDS sont en langue étrangère pour Swiss International Air Lines ( par exemple Mobilgrease 28 en anglais, Desothane HS Topcoat White en allemand), et pour Nomad (par exemple Aeroshell Fluid 3).

**Demande à formuler à l'exploitant à la suite du constat :**

Il appartient à l'exploitant de constituer une base de données comprenant l'ensemble des produits disposant d'une FDS susceptibles d'être utilisés sur site (y compris les émulseurs). Les FDS doivent être rédigées en langue française.

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Demande d'action corrective

**Proposition de délais :** 6 mois

**N° 3 : Étiquetage des substances et préparations dangereuses**

**Référence réglementaire :** Règlement européen du 16/12/2008, article 17

**Thème(s) :** Produits chimiques, substances et préparations dangereuses

**Prescription contrôlée :**

1. Une substance ou un mélange classé comme dangereux et contenu dans un emballage est revêtu d'une étiquette comportant les éléments suivants :
  - a) le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du ou des fournisseurs ;
  - b) la quantité nominale de la substance ou du mélange dans l'emballage mis à la disposition du grand public, sauf si cette quantité est précisée ailleurs sur l'emballage ;
  - c) les identificateurs de produit conformément à l'article 18 ;
  - d) s'il y a lieu, les pictogrammes de danger conformément à l'article 19 ;
  - e) s'il y a lieu, les mentions d'avertissement conformément à l'article 20 ;
  - f) s'il y a lieu, les mentions de danger conformément à l'article 21 ;
  - g) s'il y a lieu, les conseils de prudence conformément à l'article 22 ;
  - h) s'il y a lieu, une section réservée à des informations supplémentaires conformément à l'article 25.
- [...]

**Constats :**

Lors du contrôle sur site au sein du hangar de maintenance des aéronefs, il a pu être constaté qu'aucun des bidons (200 litres) d'émulseur présent dans le Hangar n'était étiqueté conformément à la prescription contrôlée.

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Demande d'action corrective

**Proposition de délais :** 1 mois

**N° 4 : Suivi des eaux souterraines**

**Référence réglementaire :** Arrêté Préfectoral du 15/10/2009, articles 5.1.1 et 5.1.2

**Thème(s) :** Risques chroniques, Ouvrages supplémentaires

**Prescription contrôlée :**

Article 5.1.1 :

Le réseau de surveillance se compose des ouvrages suivants :

N°BSS de l'ouvrage	Localisation par rapport au site (amont ou aval)	Profondeur d'eau	Profondeur de l'ouvrage
04458X0126/PZ16	aval	À préciser par l'exploitant	13,83 mètres
A créer	amont	À préciser selon l'étude	À préciser selon l'étude
04458X0095/PZ5	aval	11,15	22 mètres
04458X0094/PZ4	latéral	17,82 mètres	30 mètres

#### Extrait de l'article 5.1.2 :

L'exploitant complétera le réseau de surveillance défini à l'article 5.1 par l'implantation d'un nouveau piézomètre d'une profondeur de 30 mètres, en aval de son installation, dont la localisation précise est déterminée à partir des conclusions d'une étude hydrogéologique dans un délai de 6 mois. Cette étude définit le sens d'écoulement local des eaux souterraines et les vitesses d'écoulement.[...]

#### Constats :

Pour répondre à cette prescription, l'entreprise Swiss International Air Lines a fait établir une étude hydrogéologique dénommée « étude hydrogéologique en vue de l'implantation d'un piézomètre amont » en juin 2010. Une version provisoire du 21 juin 2010 a notamment été transmise en juin 2010 à l'Inspection.

#### Cette étude :

- rappelle que l'arrêté préfectoral du 15 octobre 2009 prévoit dans son article 5.1.1, que le réseau de surveillance se compose des ouvrages suivants : amont « à créer », avals « 04458X0126/PZ16 » et « 04458X0095/PZ5 » et latéral « 04458X0094/PZ4 »,
- rappelle que l'arrêté préfectoral du 15 octobre 2010 prévoit dans son article 5.1.2, que l'implantation d'un nouveau piézomètre d'une profondeur de 30m en aval de son installation dont la localisation précise est déterminée à partir des conclusions d'une étude hydrogéologique dans un délai de 6 mois ; NB : l'inspection a précisé ultérieurement, que le piézomètre devait être implanté en amont (et non en aval)],
- a été l'occasion d'un nivellement des piézomètres de l'aéroport et d'une nouvelle étude du sens d'écoulement de la nappe, qui selon le paragraphe 2 de l'étude va du Sud vers le Nord,
- indique que le piézomètre PZ4 se trouve de fait non pas l'aval hydraulique de Swiss International Air Lines, mais à l'aval hydraulique d'un bâtiment Jet aviation,
- indique que le piézomètre PZ16 est en fait un puits d'infiltration des eaux pluviales faisant office de piézomètre.
- conclut que le niveau et la qualité de l'eau qui sont mesurés dans PZ16 ne sont pas représentatifs de la nappe,
- conclut que le sens d'écoulement de la nappe est du Sud vers le Nord au droit de l'établissement Swiss Air,
- propose le suivi du PZ26 en piézomètre amont et PZ 5 en piézomètre aval, avec la création éventuelle d'un second piézomètre aval.

Cette étude est néanmoins fondée pour partie sur les niveaux mesurés dans PZ16 (dont elle démontre la non représentativité) et elle est en contradiction avec les directions données par le site de l'Aprona dans ce secteur (écoulement du Sud-Ouest vers le Nord-Est), ses conclusions ne sont donc pas recevables.

Les conclusions de cette étude n'ont pas été reprises par une prescription réglementaire. Seule une lettre préfectorale du 16 août 2012 indique que le piézomètre amont 445-8-185 (PZ26) existant peut être utilisé pour analyser les eaux à l'amont hydraulique et que l'exploitant était autorisé à suspendre la surveillance des eaux prélevées sur les piézomètres PZ4 et PZ 16.

L'étude de juin 2010 n'est pas recevable car elle est en contradiction avec les autres éléments portés à la connaissance de l'Inspection et elle n'a pas apporté d'éléments concernant la création

d'un second piézomètre situé à l'aval de son installation et d'un piézomètre latéral, comme prévu dans l'arrêté préfectoral du 15 octobre 2009. Elle se conclut sur une direction de la nappe différente de celle habituellement constatée, en explicitant que pour conclure sur ce point, elle se base sur les niveaux mesurés dans le Pz16 que l'étude qualifie de non représentatif du niveau des eaux souterraines (ce piézomètre étant d'après les éléments de l'étude un puits d'infiltration des eaux pluviales et non un piézomètre).

#### **Demande à formuler à l'exploitant à la suite du constat :**

L'exploitant doit remettre une étude hydrogéologique complète et cohérente avec la connaissance de l'hydrogéologie dans le secteur, permettant de conclure sur la position d'un piézomètre amont, un latéral et deux avales, et mettre en œuvre ces piézomètres (création d'ouvrages si aucun ouvrage existant ne convient). Dans l'attente le réseau et programme de surveillance tel que défini dans la prescription contrôlée est à mettre en œuvre.

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Demande d'action corrective

**Proposition de délais :** 3 mois

#### **N° 5 : Contrôle des PFAS**

**Référence réglementaire :** Article L 181-14 du code de l'environnement

**Thème(s) :** Risques chroniques, Substances PFAS

#### **Prescription contrôlée :**

L'autorité administrative compétente peut imposer toute prescription complémentaire nécessaire au respect des dispositions des articles L. 181-3 et L. 181-4 à l'occasion de ces modifications, mais aussi à tout moment s'il apparaît que le respect de ces dispositions n'est pas assuré par l'exécution des prescriptions préalablement édictées.

#### **Constats :**

Ce constat s'inscrit dans le contexte indiqué en début de rapport, c'est-à-dire la possible émission de PFAS par des entreprises de la plate-forme aéroportuaire dont Swiss International Air Lines. L'objectif du contrôle de ce point est d'établir si l'autorité administrative doit imposer des prescriptions complémentaires afin de caractériser la présence potentielle de PFAS dans l'environnement et dans les rejets de l'entreprise Swiss International Air Lines et d'en préciser l'origine, le cas échéant.

A ce jour, l'exploitant ne dispose pas de résultats d'analyse des PFAS dans ses rejets d'eaux industrielles. L'exploitant a déclaré avoir engagé une campagne d'analyse des 20 PFAS + AOF sur les eaux industrielles (aux points de prélèvement 9063, 9064 et 9065), ainsi que sur l'eau potable en entrée de site. Les campagnes seront réalisées sur les mois de juin, juillet et août 2024.

La visite d'inspection n'a pas permis d'établir une liste exhaustive des produits contenant des PFAS sur le site. En effet, à ce jour, l'exploitant n'a pas recherché la présence de PFAS dans les produits stockés sur son site. Or par exemple :

- les éléments collectés après la visite auprès du fournisseur d'émulseur (TRIDOL S3) montrent que ce dernier contient des PFAS, bien que la FDS n'en fasse pas mention,
- d'après la FDS remise, le produit MS-122 AD, dont la présence a été constatée lors de la visite d'inspection, contient du poly-tetrafluoroéthylène.

L'exploitant a déclaré ne pas avoir connaissance de déversements accidentels d'émulseurs incendie ou de produits contenant des PFAS. Il déclare également ne pas réaliser actuellement

d'exercices incendie ou de purges impliquant l'usage d'émulseurs. Il indique que des lavages d'avions sont réalisés sur les tarmacs et dans les hangars (possible lessivage de produits contenant des PFAS présents sur ou dans les avions).

L'exploitant réalise actuellement un suivi des eaux souterraines (prélèvement et analyse dans l'eau des piézomètres), mais ces mesures ne comprennent pas d'analyses PFAS/AOF et ne permettent pas d'éarter une éventuelle pollution de la nappe par l'installation.

Compte-tenu des activités du site et de la persistance des substances PFAS dans l'environnement, la visite n'a pas permis d'éarter la possibilité d'une pollution aux PFAS :

- des surfaces imperméabilisées et des sols du tarmac, compte-tenu des opérations de lavage susceptibles de lessiver les produits présents sur les avions et pouvant contenir ces molécules,
- des systèmes de récupération des eaux de pluie du tarmac (réseaux, séparateurs et boues des séparateurs), compte-tenu des opérations de lavage évoquées ci-avant et de l'adsorption des PFAS sur les bétons, pouvant entraîner un relargage par lessivage lors d'épisodes pluvieux,
- des eaux souterraines au droit et à l'aval des installations, compte-tenu de la présence potentielle de PFAS sur les voiries et des lessivages des sols possibles lors d'événements pluvieux,
- les dispositifs de collecte et d'infiltration des eaux pluviales du site présents à l'extérieur du périmètre des installations et gérés par la plate-forme aéroportuaire, notamment le bassin d'infiltration dénommé ZBO9001 et les puits d'infiltration associés.

Selon les éléments présentés ci-avant et compte tenu des constats réalisés sur site, il convient de fixer par voie d'arrêté complémentaire, un ensemble de mesures de surveillance complémentaires pour la caractérisation de présence ou non présence de PFAS dans l'environnement à proximité des installations.

**Demande à formuler à l'exploitant à la suite du constat :**

Un projet d'arrêté préfectoral complémentaire est en cours d'élaboration et sera prochainement transmis à l'exploitant pour avis par voie préfectorale.

**Type de suites proposées :** Projet d'arrêté préfectoral complémentaire