



PREFET DU HAUT-RHIN

PRÉFECTURE  
Direction des Collectivités Locales et  
des Procédures Publiques  
Bureau des Enquêtes Publiques et  
Installations Classées  
n° 704

## ARRÊTÉ

**N° 2013011-0006 du 11 janvier 2013 portant  
prescriptions complémentaires à la Société JET AVIATION pour ses activités de  
maintenance et d'aménagement d'aéronefs sur la plate-forme aéroportuaire de Bâle-  
Mulhouse  
en référence au titre I<sup>er</sup> du Livre V du Code de l'Environnement**

**LE PRÉFET DU HAUT-RHIN**  
*Chevalier de la Légion d'honneur*  
*Chevalier de l'Ordre national du Mérite*

- VU** le code de l'Environnement, notamment le titre Ier relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement, du livre V,
- VU** la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec l'administration,
- VU** l'arrêté ministériel du 2 février 1998 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,
- VU** l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 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,
- VU** la circulaire du 30 décembre 1991 relative à l'articulation entre le plan d'opération interne et les plans d'urgence visant les installations classées,
- VU** la circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003,
- VU** le SDAGE du Bassin Rhin-Meuse approuvé par arrêté préfectoral du 27 novembre 2009,
- VU** le Schéma d'aménagement et de Gestion des Eaux III-nappe-Rhin, approuvé le 17 janvier 2005,
- VU** l'arrêté préfectoral complémentaires n°2012163-0009 du 12 juin 2012 portant prescriptions complémentaires concernant les rejets de substances dangereuses dans l'eau (RSDE),

- VU** l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 portant au titre 1er du livre V du Code de l'Environnement, autorisation à la société JET AVIATION d'étendre ses activités sur la plate- forme aéroportuaire de Bâle-Mulhouse,
- VU** les actes administratifs délivrés antérieurement
  - arrêté préfectoral du 22 décembre 1994 (hangars 1 à 4),
  - arrêté préfectoral du 16 août 1995 (extension hangar 2 : hangar 5),
  - arrêté préfectoral du 5 mars 2002 (mise en service de nouveaux bureaux administratifs avec climatisation),
  - arrêté préfectoral du 30 décembre 2005 : exploitation du hangar 8 précédemment exploité par la société SWISS INTERNATIONAL AIRLINE, sous le nom hall A, dans le cadre de l'arrêté préfectoral d'autorisation du 23 février 2001,
  - le récépissé de déclaration du 12 août 1996 concernant une cabine de peinture (PAINT HANGAR),
- VU** l'étude hydrogéologique du 24 février 2010,
- VU** le dossier d'appui à la demande de modification des conditions d'exploiter transmis par la société JET AVIATION à la préfecture du Haut-Rhin le 30 septembre 2011,
- VU** l'étude INERIS du 19 février 2004 relative aux dispositifs d'extinction fixe mis en œuvre dans les entrepôts,
- VU** l'avis du SDIS 68 sur le dossier initial du 22 décembre 2011,
- VU** le compte rendu de réunion du 2 octobre 2012, validé par le SDIS le 14 novembre 2012, et les préconisations que le SDIS souhaite voir appliquer au site dans ce même courrier,
- VU** le courrier du 20 novembre de l'exploitant demandant la modification des conditions d'exploiter ses hangars 1 et 1A,
- VU** le rapport du 20 novembre 2012 de la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement chargée de l'inspection des installations classées,
- VU** l'avis du Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques du 13 décembre 2012,
- VU** le décret du 29 avril 2011, paru au J.O. Du 30 avril 2011, portant nomination de M. Alain PERRET, Préfet du Haut-Rhin, installé dans ses fonctions le 9 mai 2011,
- VU** le décret du 8 décembre 2011, paru au J.O. Du 9 décembre 2011, portant nomination de M. Xavier BARROIS, Secrétaire Général de la Préfecture du Haut-Rhin, installé dans ses fonctions le 9 janvier 2012,
- VU** l'arrêté préfectoral n° 2012-006-0002 du 6 janvier 2012 portant délégation de signature à M. Xavier BARROIS, Secrétaire Général de la Préfecture du Haut-Rhin,

**CONSIDÉRANT** que le dossier d'appui à la demande de modification des conditions d'exploiter remis par la société JET AVIATION le 30 septembre 2011, permet de juger que la mise en place d'un dispositif d'extinction automatique fixe de type sprinkler n'est pas la solution la plus adaptée pour l'activité de maintenance et d'aménagement en matière de maîtrise des risques et qu'il convient alors de modifier cette prescription fixée par l'arrêté préfectoral du 1er juillet 2008,

**CONSIDÉRANT** que comme le montre l'étude de danger réalisée dans le cadre du dossier de demande d'autorisation de 2007, les installations exploitées par la société JET AVIATION sont susceptibles de provoquer de graves dommages sur les tiers dans le cas d'un incident entraînant l'incendie d'un des hangars de la société, et qu'il y a lieu de prescrire des mesures qui viseront à maîtriser autant que faire se peut ce risque et ce de la façon la plus adaptée possible,

**CONSIDÉRANT** qu'un certain nombre de ces mesures ont été proposées par l'exploitant dans son dossier d'appui à la demande de modification des conditions d'exploiter, et qu'elles sont intégrables aux prescriptions existantes car pour la plupart venant simplement renforcer des dispositions réglementaires déjà applicables, et qu'il y a lieu de les fixer par arrêté préfectoral afin de s'assurer de leur mise en place et de leur suivi,

**CONSIDÉRANT** que l'un des objectifs majeur de la lutte contre l'incendie sur le site de JET AVIATION est d'éviter toute propagation d'un sinistre à un autre, et qu'en application de ce principe il convient que l'exploitant se positionne sur la tenue de ses murs séparatifs en cas d'effondrement des toitures des hangars, qu'il propose un dispositif permettant d'éviter la propagation d'un incendie entre le hangar 1A et 5, et qu'il élabore un mode opératoire permettant de garantir que l'exploitation qu'il fait de ses hangars est compatible avec la tenue au feu de ses murs séparatifs.

**CONSIDÉRANT** que la demande de l'exploitant du 20 novembre 2012, d'intégrer les hangars 1 et 1A aux activités de maintenance d'engin à moteur n'apparaît pas comme une modification substantielle, compte tenu du fait que l'étude de danger du dossier de demande d'autorisation de 2007, intégrait ces hangars dans les scénarios incendie majorants, et que les mesures compensatoires prévues dans le présent arrêté s'appliquent également à ces hangars,

**CONSIDÉRANT** que l'étude hydrogéologique rendue le 24 février 2010 conformément à l'article 9.5.2.1 de l'arrêté préfectoral du 1er juillet 2008, permet d'acter le réseau piézométrique suffisant pour le suivi des impacts des installations de la société JET AVIATION sur les eaux souterraines au droit de son site,

**CONSIDÉRANT** que les résultats d'analyses sur les eaux souterraines des 4 dernières années, ont montré l'absence caractérisée d'un certain nombre de substances, et que de ce fait il y a lieu de modifier les prescriptions de suivi des eaux souterraines de manière à adapter l'autosurveillance aux impacts de la société JET AVIATION,

**CONSIDÉRANT** les modifications effectuées et les précisions sur les rejets industriels de l'atelier cleaning apporté par l'exploitant mentionné dans le rapport de la DREAL chargée de l'inspection des installations classées du 23 novembre 2011,

**CONSIDÉRANT** qu'au vu de la connaissance actuelle des textes réglementaires applicables au site, il y a lieu de redéfinir certains des articles de l'arrêté n°2008-183-5 du 1er juillet 2008, portant autorisation à la société JET AVIATION d'exploiter des hangars de maintenance d'aéronefs, et en particulier les dispositions relatives à la cessation d'activité du site, et aux prescriptions nationales applicables,

**CONSIDÉRANT** que les conditions de surveillance des eaux pluviales du site, ne sont pas suffisamment explicites dans l'arrêté d'autorisation de 2008, et que notamment au vu des échanges entre la MISEN et l'exploitant pendant la procédure d'autorisation de 2008, il apparaît nécessaire de fixer clairement les prescriptions relatives au traitement des eaux pluviales. Ces échanges sont repris dans le rapport de la DREAL en charge de l'inspection des installations classées du 19 mai 2008,

**CONSIDÉRANT** que dans le cadre de la protection du réseau de collecte des eaux industrielles, et de la protection des tiers, il y a lieu que l'exploitant remette des études techniques en lien avec ses opérations de vidanges des réservoirs d'avion, visant notamment à envisager le confinement à la source d'une éventuelle fuite, et à se positionner sur la nécessité de protéger les réseaux de ses galeries techniques afin d'éviter la propagation d'un sinistre par ces dispositifs,

**APRÈS** communication au demandeur du projet d'arrêté statuant sur sa demande,

**SUR** proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Haut -Rhin ;

## **ARRÊTE**

### **ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION**

La société JET AVIATION dont le siège social se trouve à Bâle en Suisse, est tenue de respecter les prescriptions édictées aux articles 2 et suivants pour les installations qu'elle exploite sur son site situé sur la zone aéroportuaire de Bâle Mulhouse.

### **ARTICLE 2 – MODIFICATIONS ET COMPLÉMENTS APPORTÉS AUX PRESCRIPTIONS DES ACTES ANTÉRIEURS**

Les prescriptions suivantes sont modifiées par le présent arrêté :

Références de l'arrêté préfectoral d'autorisation	Références des articles dont les prescriptions sont supprimées ou modifiées	Nature des modifications Références des articles correspondants du présent arrêté
N° 2008-183-2 du 1er juillet 2008	Article 1	remplacé par l'article 3 du présent arrêté
	Article 6	remplacé par l'article 4 du présent arrêté
	Article II	remplacé par l'article 5 du présent arrêté
	Article 9.3.1	remplacé par l'article 6 du présent arrêté
	Article 9.3.2	remplacé par l'article 7 du présent arrêté
	Article 9.4.1	remplacé par l'article 8 du présent arrêté
	Article 9.5.2.1	remplacé par l'article 9 du présent arrêté
	Article 9.5.2.3	remplacé par l'article 10 du présent arrêté
	Article 10	remplacé par l'article 11 du présent arrêté
	Article 15.1	remplacé par l'article 12 du présent arrêté
	Article 15.2	remplacé par l'article 13 du présent arrêté
	Article 15.3	remplacé par l'article 14 du présent arrêté
	Article 15.7	remplacé par l'article 15 du présent arrêté
	Article 16.2	remplacé par l'article 16 du présent arrêté
	Article 16.3	remplacé par l'article 17 du présent arrêté
Article 18.3	remplacé par l'article 18 du présent arrêté	
Article 9.2.2.b)	abrogé	

### Article 3 - CHAMP D'APPLICATION

Les prescriptions de l'article 1 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :

Sous réserve du respect des prescriptions édictées aux articles 3 et suivants ainsi qu'aux prescriptions toujours en vigueur de l'arrêté préfectoral du 1er juillet 2008, la société JET AVIATION dont le siège social est à Bâle (Suisse) est autorisée à poursuivre ses activités de maintenance et aménagement d'avions sur le site de la plate-forme aéroportuaire de Bâle-Mulhouse.

L'établissement comprend les installations classées répertoriées dans le tableau suivant :

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Critère de classement	Quantité	Régime	Rayon d'affichage
2930.1	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 de l'atelier étant supérieure à 5 000 m <sup>2</sup> : A	Surface des hangars <sup>1</sup> : Hangars 1 : 1985 m <sup>2</sup> Hangar 1A : 3100 m <sup>2</sup> Hangar 2 : 2510 m <sup>2</sup> Hangar 3 : 1964 m <sup>2</sup> Hangar 4 : 2300 m <sup>2</sup> Hangar 5 : 3500 m <sup>2</sup> Hangar 8 : 5515 m <sup>2</sup> <b>Total : 20874 m<sup>2</sup></b>	A	1
1530.2	Dépôts de bois, papier, carton ou matériaux combustibles analogues	La quantité stockée étant : 2. supérieure à 1000 m <sup>3</sup> mais inférieure ou égale à 20 000 m <sup>3</sup>	Bois, papier, carton, : <b>5200 m<sup>3</sup></b>	D	/
2560.2	Travail mécanique des métaux et alliages	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	<b>94.85 KW</b>	D	/
2565.2b	Revêtement métallique ou traitement (nettoyage, décapage, conversion, polissage, attaque chimique, vibro-abrasion, etc.) de surfaces (métaux, matières plastiques, semi-conducteurs, etc.) par voie électrolytique ou chimique, à l'exclusion du nettoyage, dégraissage, décapage de surfaces visés par la rubrique 2564.	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 1 500 l	Traitement anti-corrosion : Bain 1 (dégraissage alcalin) : 450 l Bain 3 (décapant) : 450 l Bain 5 (traitement anti-corrosion) : 450 l <b>Volume total : 1350 l</b>	D	/
2930.2a	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 : a) Si la quantité maximale de produits susceptible d'être utilisée est supérieure à 100 kg/j	Peinture extérieure des avions dans le Paint Hangar Application : pistolet + pinceau <b>Quantité maximale utilisée : 30 kg/j</b> (peinture en phase solvant)	D	/
2940.2b	Vernis, peinture, apprêt, colle, enduit, etc. (application, cuisson, séchage de) sur support quelconque (métal, bois, plastique, cuir, papier, textile)	2. Lorsque l'application est faite par tout procédé autre que le « trempé » (pulvérisation, enduction). 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	Atelier de collage sellerie (10 kg/j de colle et 17 kg/j de solvant): <b>27 kg/j</b>	DC	/
2920.2b	Réfrigération ou compression (installations de) fonctionnant à des pressions effectives supérieures à 10 <sup>5</sup> Pa	2. comprimant ou utilisant des fluides non inflammables ou non toxiques, la puissance absorbée étant : b) supérieure à 50 kW, mais inférieure ou égale à 500 kW : DC	Compresseurs du bâtiment principal : 37 kW Paint hangar : 20 kW Climatisation nouveaux	DC	/

<sup>1</sup> les surfaces correspondent aux hangars proprement dits, à l'exclusion des divers ateliers et bureaux associés

			bureaux du bâtiment principal. Fluide frigorigène R134a non toxique, non inflammable : 72 kW <b>Total : 129 kW</b>		
2925	Ateliers de charge d'accumulateurs	La puissance maximale de courant continu utilisable pour cette opération étant inférieure à 50 kW	Battery shop : <b>24 kW</b> Zone de charge entre hangars 4 et 8 : <b>20 kW</b> Zone de charge réception marchandises : <b>12 kW</b>	NC	/
1432.2b	Stockage en réservoirs manufacturés de Liquides inflammables	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>	Stockage de liquides inflammables en mélange (majorité de 1 <sup>ère</sup> catégorie) : Fluid store : < 8 m <sup>3</sup> Local paint hangar : < 2 m <sup>3</sup> <b>Total: &lt; 10 m<sup>3</sup></b>	NC	/
1111-2	Très toxiques (emploi ou stockage de substances et préparations) telles que définies à la rubrique 1000, à l'exclusion des substances et préparations visées explicitement ou par famille par d'autres rubriques de la nomenclature et à l'exclusion de l'uranium et de ses composés	1.Substances et préparations solides : la quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : a) Supérieure ou égale à 20 t → A,S b) Supérieure ou égale à 1 t, mais inférieure à 20t → A c) Supérieure ou égale à 200 kg, mais inférieure à 1 t → D	Stockage d'ALODINE 1200S (contient acide chromique, ferrocyanure de potassium, fluorure de sodium, fluozirconate de sodium) <b>Quantité maxi : 25 kg</b> n'est repris ici que le stock de produit pur, le bain de traitement de surface contenant le produit est repris sous la rubrique 2565	NC	
1630-B	Soude ou potasse caustique (fabrication industrielle, emploi ou stockage de lessives de )	B – Emploi ou stockage de lessives de Le liquide renfermant plus de 20% en poids d'hydroxyde de sodium ou de potassium. La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure à 250 t → A 2. Supérieure à 100 t, mais inférieure ou égale à 250 t → D	Stockage de RIDOLINE 1892 (contient 25 à 35% d'hydroxyde de potassium) <b>Quantité maxi : 25 kg</b> n'est repris ici que le stock de produit pur, le bain de traitement de surface contenant le produit est repris sous la rubrique 2565	NC	
1611	Acide chlorhydrique à plus de 20% en poids d'acide, formique à plus de 50%, nitrique à plus de 20% mais à moins de 70%, picrique à moins de 70%, phosphorique, sulfurique à plus de 25%, oxydes d'azote, anhydride phosphorique, oxydes de soufre, préparation à base d'acide acétique et d'anhydride acétique (emploi ou stockage de)	La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure ou égale à 250 t A1 2. Supérieure ou égale à 50 t, mais inférieure à 250 t	Stockage de DEOXIDIZER 395 H (contient 30 à 50% d'acide sulfurique) <b>Quantité maxi : 25 kg</b> n'est repris ici que le stock de produit pur, le bain de traitement de surface contenant le produit est repris sous la rubrique 2565	NC	
1220	Oxygène (emploi et stockage d')	La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure ou égale à 2 000 t → AS 2. Supérieure ou égale à 200t, mais inférieure à 2 000 t → A 3. Supérieure ou égale à 2 t, mais inférieure à 200 t → D	JET AVIATION stocke sur le site environ 4 x 13 kg d'oxygène en bouteille <b>Total : 52 kg</b>	NC	
2575	Abrasives (Emploi de matières) telles que sables, corindon, grenailles métalliques, etc., sur un matériau quelconque pour gravure, dépolissage, décapage, grainage	La puissance installée des machines fixes concourant au fonctionnement de l'installation étant supérieure à 20 KW → D	Trois cabines de grenailage Puissance totale : <b>4.84 KW</b>	NC	

1418	Acétylène (stockage ou emploi de l')	La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure ou égale à 50 t → AS 2. Supérieure ou égale à 1 t, mais inférieure à 50 t → A 3. Supérieure ou égale à 100 kg, mais inférieure à 1 t → D	JET AVIATION stocke sur le site environ 4 x 20 kg d'acétylène en bouteille <b>Total : 80 kg</b>	NC	
2662	Polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) (stockage de) :	Le volume susceptible d'être stocké étant : 1. Supérieur ou égal à 40 000 m <sup>3</sup> → A 2. Supérieur ou égal à 1000 m <sup>3</sup> , mais inférieur à 40 000 m <sup>3</sup> → E 3. Supérieur ou égal à 100 m <sup>3</sup> , mais inférieur à 1 000 m <sup>3</sup> → D	JET AVIATION stocke au maximum <b>30 m<sup>3</sup></b> de polymères répartis entre les peintures, les vernis, les matières plastiques, les adhésifs divers	NC	
2663.1	Pneumatiques et produits dont 50% au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) (stockage de)	1. A l'état alvéolaire ou expansé tels que mousse de latex, de polystyrène, polyuréthane, etc, le volume susceptible d'être stocké étant : a) supérieur ou égal à 45 000 m <sup>3</sup> → A b) supérieur ou égal à 2000 m <sup>3</sup> , mais inférieur à 45 000 m <sup>3</sup> → E c) supérieur ou égal à 200 m <sup>3</sup> , mais inférieur à 2 000 m <sup>3</sup> → D	Sur le site JET AVIATION, il est stocké des panneaux alvéolaires de polymères, des mousses diverses. Le volume maximal stocké est d'environ <b>50 m<sup>3</sup></b>	NC	
2410.2	Ateliers où l'on travaille le bois ou matériaux combustibles analogues	La puissance installée pour alimenter l'ensemble des machines étant : 1. Supérieure à 200 KW → A 2. Supérieure à 50 KW, mais inférieure ou égale à 200 KW → D	Menuiserie hangar 1 : 12 KW Menuiserie entre hangars 1 et 2 (outillage portatif uniquement) : quelques KW <b>Total &lt; 50 KW</b>	NC	
2910-A	Combustion, à l'exclusion des installations visées par les rubriques 167-C et 322-B-4	La puissance thermique maximale est définie comme la quantité maximale de combustible, exprimée en pouvoir calorifique inférieur, susceptible d'être consommée par seconde A – Lorsque l'installation consomme exclusivement, seul ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon des fiouls lourds ou de la biomasse, à l'exclusion des installations visées par d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou au traitement, en mélange avec les gaz de combustion, des matières entrantes si la puissance thermique maximale de l'installation est : 1. supérieure ou égale à 20 MW → A 2. supérieure à 2 MW mais inférieure à 20 MW → D	chaudière gaz (émetteurs lumineux infrarouge à gaz) puissance totale : <b>539 kW</b>	NC	
2950	Traitement et développement des surfaces photosensibles à base argentique	La surface annuelle traitée étant : 1. Radiographie industrielle : a) supérieure à 20 000 m <sup>2</sup> → A b) supérieure à 2 000 m <sup>2</sup> , mais inférieure ou égale à 20 000 m <sup>2</sup> → D	Développement des radiographies (contrôle de pièces) au photo laboratory Surface traitée par an : <b>50 m<sup>2</sup></b>	NC	

#### **ARTICLE 4 – MISE A L'ARRET DÉFINITIF D'UNE INSTALLATION**

Les prescriptions de l'article 6 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :

Sans préjudice des mesures de l'article R.512-39-1 du code de l'environnement pour l'application des articles R.512-39-2 à R.512-39-6 lorsqu'une installation classée est mise à l'arrêt définitif, l'exploitant notifie au préfet la date de cet arrêt trois mois au moins avant celui-ci.

La notification prévue ci-dessus indique les mesures prises ou prévues pour assurer, dès l'arrêt de l'exploitation, la mise en sécurité du site. Ces mesures comportent notamment :

- l'évacuation ou l'élimination des produits dangereux, et, pour les installations autres que les installations de stockage de déchets, celle des déchets présents sur le site ;
- des interdictions ou limitations d'accès au site ;
- la suppression des risques d'incendie et d'explosion ;
- la surveillance des effets de l'installation sur son environnement.

En outre, l'exploitant doit placer le site de l'installation dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L.511-1 et qu'il permette un usage futur du site déterminé selon les dispositions des articles R. 512-39-2 et R. 512-39-3 du Code de l'Environnement.

## **ARTICLE 5 – PRESCRIPTIONS APPLICABLES A L'ENSEMBLE DES INSTALLATIONS**

*Les prescriptions de l'article II de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

Les dispositions de cet arrêté préfectoral sont prises sans préjudice des autres législations et réglementations applicables, et notamment le code minier, le code civil, le code de l'urbanisme, le code du travail et le code général des collectivités territoriales, la réglementation sur les équipements sous pression.

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Sans préjudice de la réglementation en vigueur précédemment citée et dispositions des articles suivants du présent arrêté, sont notamment applicables à l'établissement les prescriptions qui le concernent des textes cités ci-dessous :

- l'arrêté du 2 février 1998 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 ;
- l'arrêté ministériel du 31 janvier 2008 relatif à la déclaration annuelle des émissions polluantes et des déchets ;
- l'arrêté du 11 janvier 2007 relatif aux limites et références de qualité des eaux brutes et des eaux destinées à la consommation humaine mentionnées aux articles R. 1321-2, R. 1321-3, R. 1321-7 et R. 1321-38 du code de la santé publique ;
- l'arrêté du 04/10/10 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation modifié par les arrêtés des 24/01/2011 et 19/07/2011,

## **ARTICLE 6 – EAU – CONDITIONS DE REJET DES EAUX INDUSTRIELLES**

*Les prescriptions de l'article 9.3.1 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

Les rejets d'eaux industrielles proviennent :

- de la buanderie (lavage des vêtements client et personnel naviguant),
- du lavage des avions, des pièces, des sols et des ateliers (paint hangar, hangars, bureaux),
- de la vidange du bain de nettoyage par ultrasons,
- des essais des poteaux incendie.

Les eaux usées issues du lavage de pièces de l'atelier cleaning constituent :

- soit des déchets qui doivent être éliminés dans des installations autorisées à cet effet, et répondre aux prescriptions de l'article 11 du présent arrêté,
- soit des effluents liquides qui doivent être traités préalablement à leur rejet pour respecter les normes définies ci-dessous.



### **a) Rejet dans les eaux superficielles**

Aucun rejet des eaux industrielles dans les eaux superficielles n'est autorisé.

### **b) unité de prétraitement de l'atelier cleaning (bac de décantation)**

En cas d'utilisation de l'unité de décantation pour rejet des effluents de l'atelier cleaning au réseau, cette dernière fera l'objet d'un suivi particulier qui passera par la mise en place de procédure d'entretien, et d'opération de nettoyage annuel (la fréquence pourra être revue par l'exploitant sous réserve de justification étayée).

Les justificatifs de bon dimensionnement du dispositif pour l'acceptation des rejets de l'atelier sont tenus à la disposition de l'inspection des installations classées.

### **c) Rejet dans une station d'épuration collective**

Pour les eaux de type industriel, les effluents seront envoyés à la station de pré-traitement de l'Aéroport (ou tout autre système de prétraitement permettant de répondre aux limites de qualités attendue par la STEP de la CC3F) dont les rejets rejoignent la station d'épuration de la Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F).

Bien que l'autorisation d'occupation du territoire impose à la société JET AVIATION de déverser ses effluents dans la station de pré traitement de l'aéroport, une étude de traitabilité de ses effluents est à réaliser sous 4 mois par l'exploitant.

Cette étude s'attachera à distinguer les flux de la société JET AVIATION avant rejet dans le réseau de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et les flux obtenus après pré traitement par la station actuellement en place. Cette étude vise à caractériser les substances non traitées par la station de l'aéroport, mais également à caractériser les effluents bruts de JET AVIATION, données indispensables à la gestion d'un incident entraînant l'arrêt (temporaire ou définitif) ou le dysfonctionnement de la station de prétraitement.

L'exploitant veille à ce que les rejets dans la station d'épuration de Village Neuf, en sortie de site et après pré traitement fassent l'objet d'une convention devant satisfaire aux conditions fixées par l'autorisation de raccordement au réseau public délivrée par la collectivité à laquelle appartient le réseau (art. 34 de l'AM 02/02/98): station d'épuration urbaine du district des trois frontières ou Communauté de Communes des 3 frontières. L'exploitant se procure ces documents auprès du gestionnaire du réseau (Aéroport de Bâle-Mulhouse et les tiens à disposition de l'inspection des installations classées).

Cette étude sera transmise à l'inspection à l'issue de sa réalisation.

Un document contractuel type convention autorisant le déversement des eaux industrielles de JET AVIATION dans le réseau de l'Aéroport est signé entre l'exploitant et l'Aéroport. Ce document est tenu à disposition de l'inspection des installations classées.

L'exploitant est tenu de respecter, avant rejet des eaux résiduaires, les valeurs limites en concentration et flux ci- dessous définies.

Les caractéristiques de l'effluent rejeté ne dépassent pas les valeurs suivantes :

- MEST : 600 mg/l ;
- DBO<sub>5</sub> : 800 mg/l ;
- DCO : 2 000 mg/l ;
- Azote global (exprimé en N) : 150 mg/l ;
- Phosphore total (exprimé en P) : 50 mg/l ;

Les caractéristiques de l'effluent rejeté ne dépassent pas les valeurs suivantes :

Polluant	Valeur limite (mg/L)	Si le flux suivant est atteint (g/j)
indice phénols	0,3 mg/l	3 g/j
cyanures	0,1 mg/l	1 g/j
chrome hexavalent et composés (en Cr)	0,1 mg/l	1 g/j
plomb et composés (en Pb)	0,5 mg/l	5 g/j
cuiivre et composés(en Cu)	0,5 mg/l	5 g/j
chrome et composés(en Cr)	0,5 mg/l	5 g/j
nickel et composés (en Ni)	0,5 mg/l	5 g/j
zinc et composés (en Zn)	2 mg/l	20 g/j
manganèse et composés (en Mn)	1 mg/l	10 g/j
étain et composés (en Sn)	2 mg/l	20 g/j
fer, aluminium et composés(en Fe+Al)	5 mg/l	20 g/j
Composés organiques halogénés (en AOX ou EOX)	1 mg/l	30 g/j
hydrocarbures totaux	10 mg/l	100 g/j
fluor et composés (en F)	15 mg/l	150 g/j

Pour les substances toxiques, bioaccumulables ou nocives pour l'environnement (en sortie d'atelier et au rejet final et en flux et concentration cumulés) :

- substances listées en annexe V.a de l'arrêté du 02/02/1998: 0,05 mg/l si le rejet dépasse 0,5 g/j,
- substances listées en annexe V.b de l'arrêté du 02/02/1998: 1,5 mg/l si le rejet dépasse 1 g/j,
- substances listées en annexe V.c.1 de l'arrêté du 02/02/1998: 4 mg/l si le rejet dépasse 10 g/j,
- substances listées en annexe V.c.2 de l'arrêté du 02/02/1998: l'arrêté préfectoral d'autorisation fixe des valeurs limites de rejet si le rejet dépasse 10 g/j.

Ces substances concernent celles susceptibles d'être présente dans les ateliers du site pouvant être lessivées lors de lavage de sols. Il convient donc, sur la base des listes de produits présent sur site d'établir et de tenir à jour un listing de ces substances sans pour autant en réaliser le contrôle régulier.

Les valeurs limites d'émission ci-dessus sont issues des articles 32 et 34 de l'arrêté du 2 février 1998 pour un rejet en milieu naturel ou en station d'épuration collective (pour la DCO, DBO, Azote, MES, et Phosphore), ces valeurs pourront être révisées après instruction de l'étude de traitabilité des effluents du site mentionné plus haut, afin d'intégrer les valeurs d'abattements de la station de prétraitement, aux valeurs limite à imposer à la société JET AVIATION avant envois dans cette station.

## **ARTICLE 7 – EAU – CONDITIONS DE REJETS DES EAUX PLUVIALES**

*Les prescriptions de l'article 9.3.2 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

Les eaux de toiture sont dirigées vers le bassin d'infiltration existant de l'aéroport.

Les eaux pluviales de voirie sont également dirigées dans un bassin d'infiltration, le réseau de collecte à l'intérieur du site est équipé de dispositifs décanteurs-déshuileurs ou dispositif d'efficacité équivalente adapté à la pluviométrie équipé d'un dispositif à obturation automatique, permettant de respecter une teneur en hydrocarbures totaux inférieure à 5 mg/l et une teneur maximale de 30 mg/L pour les MES. Ces dispositifs doivent être mis en place avant les points de rejets au réseau eaux pluviales de l'Aéroport avant le 31 décembre 2013.

Les décanteurs/déshuileurs, ou tout autre dispositif d'efficacité équivalente, dont il est fait état au présent article, doivent être équipés d'un dispositif téléalarme (niveau haut – stockage d'hydrocarbures).

Les ouvrages déboureur-déshuileurs devront être régulièrement entretenus de manière à garantir leur bon fonctionnement en permanence, et un cahier d'entretien devra être tenu à jour par l'exploitant.

Sur ce cahier figureront la programmation des opérations d'entretien à réaliser ainsi que, pour chaque opération réalisée, les quantités et la destination des produits évacués.

## **ARTICLE 8 – EAU – SURVEILLANCE DES REJETS**

Les prescriptions de l'article 9.4.1 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :

L'exploitant réalise, sur des échantillons représentatifs, les analyses des paramètres suivants aux fréquences indiquées :

<b>Situation du rejet</b>	<b>Paramètres*</b>	<b>Fréquence</b>	<b>Point de prélèvement</b>
N° 1 (vers le réseau aéroport et envois au bassin d'infiltration des eaux pluviales de la plate forme)	HC COT MES	Semestrielle et hebdomadaire pour les mois de novembre à février	Après dispositifs décanteurs-déshuileurs avant rejet au réseau eaux de pluie de l'Aéroport
N° 2 (rejets d'eaux industrielles )	PH Débit MEST DBO <sub>5</sub> DCO Azote global (exprimé en N) Phosphore total (exprimé en P) Phénols HC Cu Zn Pb Cd Cr CN AOX	trimestrielle	paint 1, paint 2, bibliothèque

\* Ces paramètres pourront être revus après l'analyse complète prescrite à l'article 6.

Une analyse complète sur l'ensemble des polluants visés à l'article 6 du présent arrêté et des débits (les flux spécifiques seront précisés) sera réalisée dans un délai de **3 mois**.

L'exploitant tient à disposition de l'inspection des installations classées un bilan du fonctionnement annuel de la station d'épuration et des rejets dans le milieu récepteur (le Rhin via le grand canal d'Alsace)

## **ARTICLE 9 – EAU SOUTERRAINES– AUTOSURVEILLANCE**

Les prescriptions de l'article 9.5.2.1 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :

Définition du réseau de surveillance :

Le réseau de surveillance se compose des ouvrages suivants :

N°BSS de l'ouvrage	Localisation par rapport au site (amont ou aval)
A CREER	AMONT
04458X0093	PZ3 - aval
04458X0094	PZ4 - aval
04458X0126	PZ16 – aval paint hangar

L'exploitant implante en amont hydrogéologique de son installation un point de surveillance des eaux souterraines, dont la localisation est déterminée à partir des conclusions de l'étude remise le 24 février 2010. Le plan de localisation de la zone acceptable est repris en annexe 1.

La création d'ouvrages de surveillance des eaux souterraines respecte les prescriptions définies dans l'article 18.2 de l'arrêté du 1er juillet 2008

La profondeur de l'ouvrage à créer sera d'au moins 20 mètres et équipé de 15 mètres de crépines. Sur justification de l'exploitant, la profondeur exacte de futurs ouvrages et de leurs équipements pourra être modifiée en fonction des données de terrain rencontrées au cours des forages. En toute circonstance la profondeur de ces ouvrages devra permettre d'atteindre une profondeur raisonnable au regard de la profondeur des marnes imperméables et du toit de la nappe.

L'exploitant fait inscrire le nouvel ouvrage de surveillance à la Banque du sous-sol, auprès du Service Géologique Régional du BRGM. Il recevra en retour les codes BSS des ouvrages, identifiants uniques de ceux-ci.

#### Programme de surveillance :

Les prélèvements, l'échantillonnage et le conditionnement des échantillons d'eau doivent être effectués conformément aux méthodes normalisées en vigueur.

Les seuils de détection retenus pour les analyses doivent permettre de comparer les résultats aux normes de potabilité en vigueur.

L'exploitant fait analyser les paramètres suivants, avec les fréquences associées :

N°BSS de l'ouvrage	Fréquence des analyses	Paramètre	
		Nom	Code SANDRE
04458X0094 04458X0093 04458X0126  Piézomètre amont	Trimestrielle (dont une en Hautes Eaux et une en Basse Eaux	Conductivité	1798
		pH	1302
		Hydrocarbures dissous	1442
		Ethanol	1745
		Méthanol	2052
		Chrome	1389
		Fer	1393
		Potassium	1367
		Benzène	1114
		Ethylbenzène	1497
		xylène	1780
		toluène	1278
		Chloroforme	1135
		tétrachlorure de carbone	1272
		tétrachloroéthylène	1286
		trichloroéthylène	1276
		1,1,2-trichloroéthane	1285
1,2 – Dichloroéthane	1161		
Chlorure de vinyle	1753		

L'ensemble des résultats de ces analyses est communiqué trimestriellement à l'inspection des Installations Classées avant le 15 du mois suivant le trimestre concerné.

Si ces résultats mettent en évidence une pollution des eaux souterraines, l'exploitant détermine par tous les moyens utiles si ses activités sont à l'origine ou non de la pollution constatée. Il informe le Préfet du résultat de ses investigations et, le cas échéant, les mesures prises ou envisagées.

#### Suivi piézométrique :

Les têtes de chaque ouvrage de surveillance sont nivelées de manière à pouvoir tracer la carte piézométrique des eaux souterraines du site. Le niveau piézométrique de chaque ouvrage de surveillance est relevé à chaque campagne d'analyse.

Pour les campagnes d'analyses réalisées en hautes et basses eaux (2 fois par an), l'exploitant joint aux résultats une carte des courbes isopièzes à la date des prélèvements, avec une localisation des piézomètres.

### Gestion du réseau de surveillance

L'exploitant surveille régulièrement les forages et les entretiens, en vue de garantir la protection de la ressource en eau vis à vis de tout risque d'introduction de pollution par l'intermédiaire des ouvrages. A cet effet, il prend tout moyen pour empêcher l'accès à la nappe au niveau de la tête de l'ouvrage et pour empêcher les infiltrations depuis la surface du sol.

En cas de cessation d'utilisation d'un ouvrage, l'exploitant informe le Préfet et prend les mesures appropriées pour l'obturation ou le comblement de cet ouvrage afin d'éviter la pollution des nappes d'eaux souterraines.

Les rejets directs ou indirects d'effluents dans la (les) nappe(s) d'eaux souterraines sont interdits.

## **ARTICLE 10 – EAU – ANALYSE ET TRANSMISSION DES RÉSULTATS**

*Les prescriptions de l'article 9.5.2.3 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

L'exploitant transmet à l'inspection des installations classées les résultats des contrôles périodiques et continus, accompagnés de commentaires, avant le 15 du mois qui suit chacun des 4 trimestres de l'année (15 janvier, 15 avril, 15 juillet, 15 octobre).

La transmission des résultats par voie électronique à l'adresse <https://gidaf.developpement-durable.gouv.fr/> est également envisageable. L'exploitant conserve les documents sous format papier et les tient à la disposition de l'inspection des installations classées sur une durée de cinq ans.

Pour la présentation des résultats, l'exploitant veillera à fournir à l'inspection des données claires et facilement exploitables dans le but de pouvoir comparer rapidement les valeurs mesurées aux valeurs réglementaires.

L'exploitant adresse au préfet, tous les quatre ans, un bilan de l'autosurveillance des eaux souterraines réalisée sur la période quadriennale écoulée, ainsi que les propositions de l'exploitant pour le cas échéant, réexaminer les modalités de cette surveillance, notamment en termes d'évolution des fréquences de contrôle et des paramètres de surveillance. Le premier bilan sur la période 2008-2012 sera remis pour le 15 avril 2013, les suivants seront remis pour le 15 janvier de l'année suivant la période quadriennale.

Le bilan quadriennal comporte également une analyse des évolutions du rejet au regard de la qualité de la masse d'eau (Grand Canal du Rhin) à atteindre en application du SAGE III-Nappe Rhin.

## **ARTICLE 11 – DÉCHETS**

*Les prescriptions de l'article 10 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

### DÉCHETS - Principes généraux

L'exploitant s'attache à réduire le flux de production de déchets de son établissement. Il organise la collecte et l'élimination de ses différents déchets en respectant les dispositions réglementaires en vigueur (titre IV du livre V du Code de l'Environnement), ainsi que les prescriptions du présent arrêté.

## DÉCHETS - Collecte et stockage des déchets

L'exploitant met en place à l'intérieur de son établissement une collecte sélective de manière à séparer les différentes catégories de déchets :

- les déchets banals composés de papiers, bois, cartons ... non souillés doivent être valorisés ou être traités comme les déchets ménagers et assimilés ;
- les déchets dangereux définis par l'article R 541-8 du code de l'environnement relatif à la classification des déchets qui doivent faire l'objet de traitement particulier.

Le stockage des déchets dans l'établissement avant élimination se fait dans des installations convenablement entretenues et dont la conception et l'exploitation garantissent la prévention des pollutions, des risques et des odeurs. Les stockages des déchets susceptibles de contenir des produits polluants sont réalisés sur des aires étanches et aménagées pour la récupération des eaux de ruissellement.

## DÉCHETS - Elimination des déchets

Toute mise en dépôt à titre définitif des déchets dans l'enceinte de l'établissement est interdite.

Toute incinération à l'air libre de déchets de quelque nature que ce soit est interdite.

L'exploitant justifie le caractère ultime au sens de l'article L 541-24 du Code de l'Environnement, des déchets mis en décharge.

Les déchets d'emballage visés par le code de l'environnement (article R 543-66 et suivants) sont valorisés par réemploi, recyclage ou toute autre action visant à obtenir des matériaux réutilisables ou de l'énergie.

L'élimination des déchets à l'extérieur de l'établissement ou de ses dépendances, doit être effectuée dans des installations régulièrement autorisées à cet effet au titre du titre 1er du livre V du Code de l'Environnement. L'exploitant doit pouvoir en justifier l'élimination.

Chaque lot de déchets dangereux expédié vers l'éliminateur doit être accompagné du bordereau de suivi établi en application de l'arrêté ministériel du 29 juillet 2005 fixant le formulaire du bordereau de suivi des déchets dangereux. Les opérations de transport de déchets doivent respecter les dispositions du code de l'environnement (articles R 541-49 à R 541-6, relatifs au transport par route, au négoce et au courtage de déchets). En particulier, l'exploitant tient à jour la liste des transporteurs agréés qu'il utilise.

Les huiles usagées sont éliminées conformément au code de l'environnement (articles R 543-3 à R 543-16 du Code de l'Environnement) et aux arrêtés ministériels du 28 janvier 1999 portant réglementation de la récupération des huiles usagées.

## DÉCHETS - Contrôle des déchets

Conformément à l'article R 541-43 du code de l'environnement relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets et concernant les déchets dangereux et les déchets autres que dangereux ou radioactifs, l'exploitant tient à disposition de l'inspection des installations classées, un registre chronologique de la production, de l'expédition des déchets dans lequel figure :

- 1.La désignation des déchets et leur code indiqué à l'annexe II du Livre V Titre IV, du Code de l'Environnement ;
- 2.La date d'enlèvement ;
- 3.Le tonnage des déchets ;
- 4.Le numéro du ou des bordereaux de suivi de déchets émis ;

5. La désignation du ou des modes de traitement et, le cas échéant, la désignation de la ou des opérations de transformation préalable et leur(s) code(s) selon les annexes II-A et II-B de la directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975 ;
6. Le nom, l'adresse et, le cas échéant, le numéro SIRET de l'installation destinataire finale ;
7. Le cas échéant, le nom, l'adresse et le numéro SIRET des installations dans lesquelles les déchets ont été préalablement entreposés, reconditionnés, transformés ou traités ;
8. Le nom et l'adresse du ou des transporteurs et, le cas échéant, leur numéro SIREN ainsi que leur numéro de récépissé conformément au décret du 30 juillet 1998 susvisé ;
9. La date d'admission des déchets dans l'installation destinataire finale et, le cas échéant, dans les installations dans lesquelles les déchets ont été préalablement entreposés, reconditionnés, transformés ou traités ainsi que la date du traitement des déchets dans l'installation destinataire finale ;
10. Le cas échéant, le nom, l'adresse et le numéro SIREN du négociant ainsi que son numéro de récépissé conformément au décret du 30 juillet 1998 susvisé. Ces registres doivent être conservés au moins cinq ans.

En application de l'arrêté ministériel du 31 janvier 2008, relatif au registre et à la déclaration annuelle des émissions polluantes et des déchets, l'exploitant devra adresser au ministre chargé de l'environnement chaque année la production de déchets dangereux de l'établissement dès lors que celle-ci est supérieure à 10 tonnes par an (pour les établissements exerçant une des activités figurant sur la liste de l'annexe I b de l'arrêté sus-visé ce seuil est de 2 tonnes par an), notamment :

- 11 01 98\* : déchets issus de l'atelier cleaning , 160 tonnes,
- 08 01 11\* : déchets de peintures et solvants, 27 tonnes,
- 13 07 03\* : kérosène, 160 tonnes,
- 15 02 02 \* : sciure, absorbant, chiffons usagés (menuiserie et hangars), 50 tonnes,
- 11 01 06 \* (acide du traitement de surface), 11 01 13\* (dégraissage), 11 01 05\* (décapage) , 11 01 11\* (rinçage) : bains de la chaîne de traitement de surface, 170 tonnes
- 13 01 xx\*, 13 02 xx\* : huiles usées, 8 tonnes.

## **ARTICLE 12 – CONCEPTION GÉNÉRALE – IMPLANTATION – ISOLATION PAR RAPPORT AUX TIERS:**

*Les prescriptions de l'article 15.1 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

Afin de ne pas aggraver les effets d'un incendie, les installations stockant des matériaux ou des produits inflammables d'une part, et les bâtiments ou locaux fréquentés par le personnel et abritant des bureaux ou les lieux dont la vocation n'est pas directement liée à l'exploitation de l'installation d'autre part, sont séparés :

- soit par une distance d'au moins 10 mètres entre les locaux si ceux-ci sont distincts,
- soit par un mur coupe-feu de degré 2 heures, dépassant d'au moins 1 mètre en toiture et de 0,5 mètre latéralement, dans les autres cas. Les portes sont coupe-feu de degré 1 heure et munies d'un ferme-porte ou d'un dispositif assurant leur fermeture automatique.

Les liquides inflammables sont stockés au " fluid store", en containers coupe-feu 2H.

Les stockages de liquides inflammables comporteront :

- une détection incendie,
- extinction automatique avec réserve CO<sub>2</sub> de 200 kg,
- ventilation mécanique.

Ils sont placés sur rétention correctement dimensionnée.

Les sols ont une pente suffisante pour que toutes les eaux et liquides accidentellement répandus s'écoulent en direction du réseau séparatif exploité par l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Le POI et le POI commun établis conformément à l'article 17 du présent arrêté s'appliquera a minima aux installations classées exploitées par JET AVIATION, SWISS INTERNATIONAL AIRLINES et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse (hall de fret) et toute entreprises dépendant de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pouvant se trouver dans les zones d'effet à seuils identifiés dans l'étude de danger joint au dossier de demande d'autorisation de 2007 et toutes ses futures actualisations. Seule la mise en place de ce POI commun permet (comme mentionné dans la circulaire du 10/05/2010), d'exclure du comptage des tiers, les entreprises voisines présentes sur la plate-forme aéroportuaire et justifie l'implantation de la société JET AVIATION.

## **ARTICLE 13 – CONCEPTION GÉNÉRALE – RÈGLES DE CONSTRUCTION**

*Les prescriptions de l'article 15.2 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

Les éléments de construction des bâtiments et locaux présentent des caractéristiques de résistance et de réaction au feu (parois coupe-feu ; couverture, sols et planchers hauts incombustibles ; portes pare flamme ...) adaptés aux risques encourus.

Les hangars sont isolés des ateliers et des bureaux par des parois coupe-feu de degré 2 heures et blocs portes coupe-feu de degré 1 heure. Les hangars entre eux sont isolés par des parois coupe-feu de degré 2 heures avec éléments pare-flamme dépassant en toiture, de sorte à éviter la propagation d'un incendie à un hangars mitoyen.

Les parois coupe-feu entre hangars doivent maintenir leur rôle en cas d'effondrement des structures du hangar sinistré. En cas d'impossibilité technique du fait que les bâtiments sont tous des structures existantes, l'exploitant en transmet **sous 4 mois** (à réception du présent arrêté) les justificatifs à l'inspection des installations classées ainsi qu'au Service d'Incendie et de Secours du Haut-Rhin.

Les locaux à risques particuliers sont isolés par des parois coupe-feu 2 heures et blocs portes coupe-feu de degré 1 heure.

Les bâtiments de JET AVIATION sont isolés des tiers par des parois coupe-feu de degré 2 heures, les intercommunications sont également coupe-feu de degré 2 heures.

**4 mois (à réception du présent arrêté)** l'exploitant remet au service de l'inspection des installations classées, copie au SDIS68 une étude technico-économique visant à justifier de la tenue au feu de ses charpentes. Les conclusions de cette étude devront permettre de définir en relation avec les services du SDIS, des procédures d'intervention adaptées, compte tenu des risques de survenue d'un sur incident (ruines d'autres aéronefs présents dans le hangar avec inflammation et/ou explosion des réservoirs).

En particulier :

- encloisonnement coupe-feu et désenfumage des cages d'escalier,
- sol des hangars en matériaux imperméables et MO du point de vue de leur réaction au feu,
- habillage des poteaux métalliques afin de garantir leur résistance au feu (stables au feu 2 heures),
- pose de portes coupe-feu entre hangars et entre hangars et ateliers,
- isolement du bâtiment WEST END II par des parois coupe-feu de degré 2 heures.

Isolement du hangar 1A:

**3 mois** à réception du présent arrêté l'exploitant réalise une étude technique visant à la mise en œuvre d'un dispositif adapté entre le hangar 1A et le hangar 5, permettant d'éviter la propagation d'un incendie entre ces deux hangars. Cette étude est transmise au SDIS68 pour avis (l'inspection des installations classées sera en copie de cette dernière).



**Sans que la mise en place finale ne puisse dépasser le 31 décembre 2013**, l'exploitant met en œuvre ce dispositif et informe l'inspection des installations classées et le SDIS68 de l'achèvement des travaux et réalisations effectuées **dans un délai de 6 mois** à compter de l'accord du SDIS68 sur le dispositif à mettre en place.

L'exploitant aura la possibilité de demander au préfet un report de la date échéance du 31 décembre 2013, si l'étude technique montre que la mise en œuvre des mesures compensatoires peut excéder ce délai.

#### Isolement du hangar 8 :

##### Par rapport au bâtiment tiers (hall B de Swiss International Airlines)

- séparation de degré coupe-feu de degré 2 heures.
- obturation des baies vitrées dans le mur de séparation avec le hall B, isolées sur toute leur hauteur par une paroi coupe-feu de degré 2 heures,
- habillage en coupe-feu 2 heures des parois vitrées et de la sous-face du plancher du restaurant donnant sur le hangar, ainsi que des ascenseurs panoramiques situés dans le volume du hangar 8,
- éléments porteurs métalliques du restaurant rendus stables au feu 2 heures,
- éléments de structure non mitoyenne des ateliers stables au feu de degré 2 heures,
- le monte-charge reliant le hangar 8 au sous-sol est obturé par une paroi coupe-feu de degré 2H au niveau de ses portes, au RDC.

##### Par rapport au hangar 4 :

Les structures des deux parois mitoyennes existantes, mur du hangar 8 et mur du hangar 4, sont indépendantes de sorte que, en cas de sinistre dans l'un des hangars, la ruine de l'une des parois n'ait pas d'impact sur l'intégrité de l'autre paroi coupe-feu 2 heures et qu'il subsiste toujours une paroi coupe-feu 2 heures entre les 2 hangars.

##### Par rapport au bâtiment administratif :

En vue de limiter le risque de propagation d'un sinistre, un recoupement transversal par des parois coupe-feu de degré 2 heures est mis en place au niveau du bâtiment administratif situé en façade Nord du hangar 8. Ces parois coupe-feu de degré 2 heures sont équipées de blocs portes coupe-feu de degré 1 heure.

En cas d'occupation ultérieure, même partielle, des bureaux d'un étage du bâtiment administratif, tout le niveau concerné devra être isolé par rapport au hangar 8 par des parois coupe-feu de degré 2 heures et des baies vitrées coupe-feu de degré 1 heure à châssis fixes.

Le hangar 8 comporte à l'étage côté Nord des locaux donnant sur le hangar une zone de bureaux avec baies vitrées. Ces bureaux étant non occupés, ils ont été gardés en l'état.

#### **DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES PARTICULIERES:**

- 1)hangar AVTEC** : structure métallique, les parois latérales et arrière sont en parpaings/béton cellulaire et la couverture métallique, hauteur de 11m
- 2)hangars 1,2,3 et 4** : structure métallique, murs latéraux en panneaux béton, murs de façade Nord sont en béton avec de nombreuses baies vitrées, couverture en sheds de panneaux préfabriqués en béton armé et vitres, hauteur de 12m
- 3)hangar 5** : charpente en lamellé-collé, parois en bois doublées extérieurement d'un bardage sur les côtés et d'une étanchéité au niveau de la partie supérieure voûtée, hauteur de 23m
- 4)hangar 8** : structure métallique et une couverture en bac acier, murs en béton, hauteur de 14m
- 5)hangar 1A** : charpente en lamellé-collé, parois en panneaux sandwich, hauteur de 23m
- 6)paint hangar** : structure métallique, parois extérieures en bardage métallique et une couverture en bac acier, hauteur de 12m

## **DESENFUMAGE**

Le désenfumage des locaux exposés à des risques d'incendie doit pouvoir s'effectuer d'une manière efficace. L'ouverture de ces équipements doit en toutes circonstances pouvoir se faire de manière manuelle et automatique, les dispositifs de commande sont reportés près des accès et doivent être facilement repérables et aisément accessibles.

Le désenfumage des hangars sera mis en conformité selon le planning suivant :

- hangar 1 et 1A en 2008,
- hangar 2 et 5 en 2009,
- hangar 3 en 2010,
- hangar 4 en 2011.

Le Paint hangar comporte 12 exutoires d'environ 1m<sup>2</sup> de surface soit environ 0.7%.

Les hangars 5 et 8 comportent des exutoires représentant 1% de la surface au sol.

Les hangars 5 et 8, et le paint hangar ont un désenfumage par exutoires à fumées avec déclenchement automatique doublé d'une commande manuelle.

Une installation de désenfumage naturel par exutoires de fumées en toiture est mise en place dans le hangar de maintenance 1A, à raison de 1/100ème de la surface au sol.

Les exutoires de fumées sont répartis par cantons délimités par des retombées (écrans de cantonnement). Les commandes d'ouverture seront centralisées en deux points du hangar A.

Les salles de commande et de contrôle sont conçues de façon à ce que lors d'un accident, le personnel puisse prendre en sécurité les mesures permettant d'organiser l'intervention nécessaire et de limiter l'ampleur du sinistre.

L'exploitant doit tenir à disposition de l'inspection des installations classées les justificatifs liés aux éléments de construction et de désenfumage retenus, ainsi que ceux liés à la conception des salles de commande et aux dimensionnement des évacuations de fumées.

Sans préjudice des dispositions du Code du travail, les locaux doivent être convenablement ventilés pour notamment éviter la formation d'une atmosphère explosible ou nocive. Sauf contre-indication, la ventilation doit être assurée en permanence, y compris en cas d'arrêt des équipements, notamment en cas de mise en sécurité de l'installation.

## **EXPLOSION :**

**4 mois à compter de la réception du présent arrêté**, l'exploitant remet au service de l'inspection (avec copie au SDIS pour avis) une étude visant à étudier un scénario d'explosion à l'intérieur d'un des hangars, et étudiera la capacité de ses structures (et notamment des charpentes et du toit) à résister à une telle explosion. Dans le cas d'une incompatibilité avérée des structures en place avec les conséquences du scénario étudié, l'exploitant étudiera la possibilité de mettre en place des événements d'absorption en vue d'empêcher la ruine des murs séparatifs avec les autres hangars ou les locaux particuliers (bâtiments administratifs, locaux à risques spécifiques...).

## **ARTICLE 14 – CONCEPTION GÉNÉRALE – RÈGLE D'AMÉNAGEMENT**

*Les prescriptions de l'article 15.3 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

A l'intérieur de l'établissement, les pistes et voies d'accès sont nettement délimitées, entretenues en bon état et dégagées de tout objet susceptible de gêner la circulation. L'exploitant fixe les règles de circulation et de stationnement applicables à l'intérieur de son établissement.

En particulier des aires de stationnement de capacités suffisantes sont aménagées pour les aéronefs en attente, en dehors des zones dangereuses. Ces aires de stationnement suffisamment dimensionnées, doivent permettre le stockage des aéronefs en attente, en vue de laisser constamment devant tous les hangars une bande d'intervention pour les services d'incendie et de secours, mais elles doivent également permettre d'accueillir d'éventuels aéronefs situés dans les hangars, que les services de secours auraient eu à déplacer lors d'une intervention.

Les bâtiments et dépôts sont facilement accessibles par les services de secours qui doivent pouvoir faire évoluer sans difficultés leurs engins.

Les installations doivent être aménagées pour permettre une évacuation rapide du personnel. L'emplacement des issues doit offrir au personnel des moyens de retraite en nombre suffisant et à l'abri de tout effet dû à l'expression d'un phénomène dangereux. Les portes doivent s'ouvrir vers l'extérieur et pouvoir être manœuvrées de l'intérieur en toutes circonstances. L'accès à ces issues est balisé.

Les installations électriques sont conformes aux réglementations en vigueur. Elles sont entretenues en bon état et périodiquement contrôlées. Le dossier prévu à l'article 55 du décret 88-1056 du 14 novembre 1988 concernant la protection des travailleurs dans les établissements qui mettent en œuvre des courants électriques est tenu à la disposition de l'inspection des installations classées.

L'exploitant respecte les prescriptions de l'arrêté ministériel du 31 mars 1980 portant réglementation des établissements réglementés au titre de la législation des installations classées et susceptibles de présenter des risques d'explosion ainsi que du décret n° 96-1010 du 19/11/96 relatif aux appareils et aux systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphère explosive

## **ARTICLE 15 – CONCEPTION GÉNÉRALE – RÈGLES D'EXPLOITATION ET CONSIGNES**

*Les prescriptions de l'article 15.7 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

**3 mois** à compter de la réception du présent arrêté l'exploitant transmet à l'inspection des installations et au SDIS68 une proposition de mode opératoire visant à qualifier et quantifier les activités dangereuses admissibles au regard de la résistance au feu des structures actuellement en place dans les hangars (parois, plancher, toiture, structure), afin d'éviter toute propagation d'un incendie d'un hangar vers un autre, ou vers un autre local.

Ces limites d'exploitations doivent intégrer toutes dispositions pertinentes :

- nombre d'avions par hangar
- volume de carburants en place dans les hangars
- proximité des avions avec les murs, les autres avions, et les stocks de produits combustibles ou inflammables.

Mais devra être basé sur un principe de surveillance **quantifiable** comme **la charge calorifique présente dans chaque hangar**.

La définition des critères à adopter, des modes de détermination, des valeurs maximales devra se faire en concertation et avec l'accord du SDIS68.

**Sans que la mise en place finale ne puisse dépasser le 31 décembre 2013**, à l'issue de la remise de ce mode opératoire, et de l'accord obtenu du SDIS68, l'exploitant dispose d'un délai de **6 mois** pour mettre en œuvre ce dispositif de suivi d'activité.

Toutes substances ou préparations dangereuses entrant ou sortant de l'établissement sont soumises aux prescriptions réglementaires d'étiquetages et d'emballages. Ces identifications doivent être clairement apparentes.

Les stockages vrac et les zones de stockages en fûts et conteneurs, les stockages de produits intermédiaires sont clairement identifiés avec des caractères lisibles et indélébiles.

L'exploitant tient à jour la localisation précise et la nature des produits stockés, ainsi que l'information sur les quantités présentes et dispose des fiches de données de sécurité des produits prévus à l'article R 231-53 du Code du travail.

L'exploitant doit organiser son stockage de façon à éviter tout contact entre les produits incompatibles.

Dans les zones de risque incendie, les flammes à l'air libre et les appareils susceptibles de produire des étincelles sont interdits, hormis délivrance d'un "permis de feu", signé par l'exploitant ou son représentant.

Sans préjudice des dispositions du Code du travail, l'exploitant réalise une évaluation des risques au poste de travail pour toutes les opérations pouvant entraîner l'expression d'un phénomène dangereux dans les hangars.

Sans préjudice des dispositions du Code du travail, l'exploitant établit les consignes d'exploitation des différentes installations présentes sur le site. Ces consignes fixent le comportement à observer dans l'enceinte de l'usine par le personnel et les personnes présentes (visiteurs, personnel d'entreprises extérieures ...).

L'exploitant s'assure fréquemment de la bonne connaissance de ces consignes par son personnel. Il s'assure également que celles-ci ont bien été communiquées en tant que de besoin aux personnes extérieures venant à être présentes sur le site.

En particulier :

- Les installations présentant le plus de risques ont des consignes écrites et/ou affichées. Celles-ci comportent la liste détaillée des contrôles à effectuer en marche normale, dans les périodes transitoires, en période d'arrêt, ou lors de la remise en fonctionnement après des travaux de modification ou d'entretien ;
- Les tuyauteries susceptibles de contenir du gaz devront faire l'objet d'une consigne de vérification périodique,
- Toutes les consignes de sécurité que le personnel doit respecter, en particulier pour la mise en œuvre des moyens d'intervention, l'évacuation et l'appel aux secours extérieurs, sont affichées.
- Les opérations à risques comme le dégazage des réservoirs vides ou les opérations d'inspections et d'interventions à l'intérieur des réservoirs font également l'objet de consignes écrites, et affichées de manière à ce qu'elles soient visibles de tout opérateur avant engagement des travaux.

Ces consignes sont compatibles avec le plan d'intervention des secours extérieurs, établi conjointement avec la Direction départementale des services d'incendie et de secours mais aussi avec le POI et le POI commun.

Le personnel est formé à l'utilisation des équipements qui lui sont confiés et des matériels de lutte contre l'incendie (recyclage tous les 3 ans). Des exercices périodiques mettant en œuvre les consignes de sécurité et d'évacuation doivent avoir lieu tous les 12 mois, les observations auxquelles ils peuvent avoir donné lieu sont consignées sur un registre tenu à la disposition de l'inspection des installations classées.

L'utilisation de moyens d'extinction spécifique (extincteurs sur roues, canons à eaux, à mousse...) nécessitera des formations spécifiques. Le recyclage, de ces formations relatives à la lutte incendie spécifique est annuel.

Compte tenu de la proximité des moyens d'extinction incendie avec les aéronefs, des équipements de protection individuelle adaptés aux risques présentés par l'installation devront être conservés à proximité des zones à risques dans les hangars notamment lors d'opération de maintenance et devront permettre l'intervention en cas de sinistre de l'équipe de 1ère intervention désignée par l'exploitant. Ces équipements devront être entretenus en bon état et vérifiés périodiquement. Le personnel concerné (équipe de première intervention) sera formé à l'emploi de ces équipements.

La présence de matières dangereuses ou combustibles à l'intérieur des ateliers est limitée au strict nécessaire pour l'exploitation journalière.

Les distances entre les postes de travail seront suffisantes pour assurer autant que faire se peut un isolement des aéronefs propres à prévenir la propagation d'un incendie d'un aéronef à un autre.

Les travaux conduisant à une augmentation des risques (emploi d'une flamme ou d'une source chaude par exemple) ne peuvent être effectués qu'après délivrance d'un « permis d'intervention » et éventuellement d'un « permis de feu » et en respectant une consigne particulière.

Le « permis d'intervention », éventuellement le « permis de feu » et la consigne particulière doivent être établis et visés par l'exploitant ou une personne qu'il aura nommément désignée. Lorsque les travaux sont effectués par une entreprise extérieure, le « permis d'intervention », éventuellement le « permis de feu » et la consigne particulière doivent être signés par l'exploitant et l'entreprise extérieure ou les personnes qu'ils auront nommément désignées.

Après la fin des travaux et avant la reprise de l'activité, une vérification des installations doit être effectuée par l'exploitant ou son représentant ou le représentant de l'éventuelle entreprise extérieure.

Les feux nus sont interdits dans les zones où peuvent apparaître des atmosphères explosives. Ces zones seront délimitées et l'interdiction de feux nus sera clairement affichée.

Les aérosols sont stockés dans une armoire anti-feu.

## **ARTICLE 16 – SÉCURITÉ INCENDIE – MOYEN DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE**

*Les prescriptions de l'article 16.2 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

L'installation est pourvue d'équipements de lutte contre l'incendie adaptés aux risques, conformes aux réglementations en vigueur et entretenus en bon état de fonctionnement.

Les ressources en eau doivent permettre d'alimenter avec un débit suffisant les moyens d'intervention ci-dessous énoncés et les moyens mobiles mis en œuvre le cas échéant par les services d'incendie et de secours, y compris en période de gel.

Ces ressources :

s'appuient sur le réseau de l'aéroport comportant 25 poteaux incendie (PI) et 6 bouches incendie (BI) 150 mm alimenté à partir d'un réseau bouclé (diamètre 200mm), dont l'alimentation se fait par un pompage dans la nappe avec installation de pompage ayant un débit supérieur à 900 m<sup>3</sup>/heure.

La distance minimale entre hangars et PI côté tarmac est d'environ 80 mètres au droit du hangar 5 et 30 mètres au droit du hangar 5.

En particulier pour le hangar 8 : 4 poteaux d'incendie normalisés (PIN), assurant chacun un débit minimal de 120 m<sup>3</sup>/h, implantés en bordure du tarmac face à la façade, distants entre eux de 150 mètres au plus, alimentés de façon à pouvoir fournir un débit simultané de 270 m<sup>3</sup>/h pendant 2 heures consécutives.

Comprennent notamment 3 poteaux incendie de 100 mm (débit de 120 m<sup>3</sup>/h \* 3 = 360 m<sup>3</sup>/h) implantés à proximité immédiate des installations de JET AVIATION et une borne implantée au niveau du tarmac face au bâtiment principal de JET AVIATION situés entre 30 et 80 mètres des hangars, et 2 PI en façade Nord situés à 100 mètres. Un poteau d'incendie est implanté à moins de 100 mètres de l'entrée principale de chaque hangar (1 à 8), (sauf avis contraire du SDIS), le poteau incendie doit être situé à l'extérieur du rayon de flux thermique de 3 kw/m<sup>2</sup>.

L'exploitant doit tenir à disposition de l'inspection des installations classées les justificatifs des moyens retenus dans cet article.

Au niveau de chaque PI, il a été aménagé une plate-forme de stationnement pour 2 engins de lutte contre l'incendie.

Les installations de pompage alimentant le réseau incendie doivent être secourues.

Les poteaux incendie situés à proximité doivent assurer un débit simultané de 560 m<sup>3</sup>/h pendant 2h consécutives dont 140 m<sup>3</sup>/h à assurer sous pression de 1 bar minimum.

Les débits simultanés définis ci-dessus pour la défense extérieure du bâtiment, devront s'ajouter aux débits nécessaires au fonctionnement de l'installation fixe d'extinction automatique et des RIA. Une vérification du débit simultané de 560 m<sup>3</sup>/h pendant 2h consécutives doit être réalisée par un technicien compétent et transmise au SDIS pour avis et à l'inspection pour information dans un délai de 2 mois.

L'exploitant doit s'assurer du bon fonctionnement et du débit disponible sur les ressources qui lui sont nécessaires.

Les moyens d'intervention sur le site se composent :

- d'un réseau d'extinction adapté aux caractéristiques des produits stockés,

a/ hangar 8 : 2 dispositifs automatisés:

- d'une installation extinction à mousse type déluge (émulseur A3F à 3%) dimensionné pour fonctionner pendant 20 minutes. Le déclenchement se fait par double détection (asservissement au système de détection incendie) et peut être actionné manuellement.

Un délai de temporisation avant le déclenchement de l'installation automatique à mousse pourra être fixé (délai de 5 minutes incompressibles) sous réserve qu'une action volontaire sur un déclencheur manuel pendant la phase de temporisation entraîne la mise en route immédiate de l'extinction automatique dans la zone souhaitée.

Les commandes de déclenchement manuelles de l'installation d'extinction automatique à mousse devront être au nombre de deux, l'une située dans le hangar 8 à proximité immédiate d'une porte d'accès depuis le Tarmac, l'autre située en dehors du volume du hangar 8, de préférence sur le côté Nord du bâtiment.

- d'une l'installation d'extinction à eau située à la verticale des bureaux (mesure compensatoire à l'absence de retour coupe-feu en toiture) asservie au déclenchement de l'extinction à mousse ou déclenchement manuel, type sprinkler, dans la zone des 8 mètres, située côté Ouest du hangar A ;

b/ Autres hangars :

- d'un réseau de robinets d'incendie armés (RIA) (tout point atteint par 2 jets de lances) dans tous les hangars sauf AVTEC et paint-hangar + injecteur à mousse bas foisonnement (réserve émulseur 2 x 50 litres pour chaque RIA),

- d'extincteurs répartis judicieusement à l'intérieur des locaux,

- de canons et lances à eau ou mousse, répartis judicieusement à l'intérieur des locaux.

a/ canon à eau : hangar 1,2,3 et 8 au nombre de 2 minimum par hangar

b/ canon à mousse :

- hangar 5 : 2 avec réserve de 1500 litres émulseur pour chacun (autonomie de 20 à 30 minutes),
- hangar 1A : 4 canons automatisés avec réserve émulseur de 200 litres chacun pour assurer la protection des zones situées sous les ailes des avions,
- paint hangar : 2 canons avec 1000 litres émulseur par canon.

**3 mois** à compter de la réception du présent arrêté l'exploitant transmet à l'inspection des installations classées un échéancier pour la mise en place de canons à mousse automatisés dans les hangars 1, 2, 3, 4, 5 et paint hangar.

L'ensemble des équipements liés à la défense contre l'incendie :

- RIA
- extincteurs
- installation de détection automatique d'incendie
- poteaux d'incendie

• installation fixe d'extinction automatique à eau  
devra être conforme aux normes françaises ou européennes équivalentes les concernant.

Un plan de masse à jour à l'échelle 1/500 indiquant :

- les voies engins,
- l'emplacement des poteaux et bouches incendie,
- les débits simultanés, et débit individuel,
- les différents accès et sorties de secours du bâtiment,
- l'emplacement du poste de sécurité

est tenu à disposition de l'inspection.

**6 mois à compter de la réception du présent arrêté**, l'exploitant en relation avec les services de l'aéroport réalise une étude technico-économique, visant à juger de la nécessité pour son site de s'équiper d'un engin spécifique d'intervention, pouvant présenter des garanties de mobilités, de résistance au flux thermiques et aux surpressions, pour le remorquage d'avion de ligne en cas de nécessité d'évacuation d'aéronefs en situation à risque. L'exploitant s'interrogera également sur la capacité de cet engin à être utilisé comme moyen de sauvetage et de mise en sécurité des personnes. Cette étude sera transmise aux services de l'inspection et au SDIS pour avis.

## **ARTICLE 17 – PLAN D'OPÉRATION INTERNE – PLAN D'OPÉRATION INTERNE COMMUN**

*Les prescriptions de l'article 16.3 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

Les documents relatifs au POI et au POI commun et leurs mises à jour sont systématiquement transmis au Service Départemental d'Incendie et de Secours du Haut-Rhin ainsi qu'à l'inspection des installations classées.

### PLAN D'OPÉRATION INTERNE

L'exploitant établit un Plan d'Opération Interne qui précise entre autre :

- l'organisation:
- les effectifs affectés:
  - le nombre, la nature et l'implantation des moyens de lutte contre un sinistre répartis dans l'établissement:
  - les moyens d'alerte et de liaison avec les services d'incendie et de secours:
- une liste mise à jour régulièrement des établissements et des institutions à informer en cas d'accident (mairie, groupe scolaire, installations industrielles voisines, ...),

Notamment en cas d'accident, l'exploitant assure la direction du P.O.I.. Il met en œuvre les moyens en personnels et matériels susceptibles de permettre le déclenchement sans retard du P.O.I.. En cas d'accident, l'exploitant assure à l'intérieur des installations la direction des secours. Il prend en outre à l'extérieur de son établissement les mesures urgentes de protection des populations et de l'environnement prévues au POI.

Le P.O.I. est homogène avec la nature et les enveloppes des différents phénomènes de dangers envisagés dans l'étude de dangers. Un exemplaire du P.O.I. doit être disponible en permanence sur l'emplacement prévu pour y installer le poste de commandement.

Le système d'alerte interne et ses différents scénarii sont définis.

Un réseau d'alerte interne à l'établissement collecte sans délai les alertes émises par le personnel à partir des postes fixes et mobiles, les alarmes de danger significatives, les données météorologiques disponibles si elles exercent une influence prépondérante, ainsi que toute information nécessaire à la compréhension et à la gestion de l'alerte.

Les postes fixes permettant de donner l'alerte sont répartis sur l'ensemble du site de manière que le délai d'alerte soit compatible avec la cinétique des différents scénarios envisagés dans l'étude de danger.

Un ou plusieurs moyens de communication interne (lignes téléphoniques, réseaux, ...) sont réservés exclusivement à la gestion de l'alerte.

Une liaison toujours disponible, même en cas de perte d'utilité, est prévue avec le centre de secours retenu au P.O.I.

La direction du sens du vent est connue en tout temps.

L'exploitant doit élaborer et mettre en œuvre une procédure écrite, et mettre en place les moyens humains et matériels pour garantir :

- la recherche systématique d'améliorations des dispositions du P.O.I. ; cela inclut notamment :
- l'organisation de tests périodiques (au moins annuels) du dispositif et/ou des moyens d'intervention,
- la formation du personnel intervenant,
- l'analyse des enseignements à tirer de ces exercices et formations,
- la prise en compte des résultats de l'actualisation de l'étude de dangers (tous les 5 ans ou suite à une modification notable dans l'établissement ou dans le voisinage),
- la revue périodique et systématique de la validité du contenu du P.O.I., qui peut être coordonnée avec les actions citées ci-dessus,
- la mise à jour systématique du P.O.I.

L'exploitant réalise un exercice POI tous les ans (un exercice POI commun est comptabilisé comme un exercice POI standard). L'exploitant réalise un exercice POI dans les 6 mois suivant la réception du présent arrêté.

L'inspection des installations classées est informée de la date retenue pour chaque exercice. Le compte rendu accompagné si nécessaire d'un plan d'actions est tenu à disposition de l'inspection des installations classées.

#### PLAN D'OPÉRATION INTERNE COMMUN

Le POI commun devra à minima inclure ceux des sociétés SWISS AIRLINES et Aéroport Bâle-Mulhouse. Il sera rendu cohérent notamment :

- par l'existence dans le POI de la description des mesures à prendre en cas d'accident chez l'un des trois exploitant (Aéroport, SWISS, et JET AVIATION)
- par l'existence d'un dispositif d'alerte / de communication permettant de déclencher rapidement l'alerte chez chacun des exploitants en cas d'activation du POI de l'un d'entre eux,
- par la mise en commun de moyen de lutte contre l'incendie et de secours si cela s'avérait nécessaire,
- par une information mutuelle lors de la modification d'un des POI
- le cas échéant, par la précision de quel chef d'établissements prend la direction des secours
- par une communication sur les retours d'expérience entre exploitant tout particulièrement lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir des impacts chez les tiers exploitants
- par une rencontre régulière des deux chefs d'établissement ou de leurs représentants chargés des plans d'urgence
- un exercice POI commun est organisé à minima tous les trois ans

Un exercice POI commun sera réalisé avant le 31 mars 2013.

#### **ARTICLE 18 – VIDANGE DES RÉSERVOIRS D'AVIONS**

*Les prescriptions de l'article 18.3 de l'arrêté préfectoral n°2008-183-5 du 1er juillet 2008 sont supprimées et remplacées par les prescriptions suivantes :*

Toute vidange des aéronefs est interdite à l'intérieur des hangars.

Les réservoirs sont vidangés, dégazés et leur atmosphère est contrôlée en cas d'intervention sur le circuit carburant ou lors de travaux nécessitant un permis de feu.

Le kérosène est ensuite stocké dans le fluid store, équipé d'une rétention adaptée, de parois coupe-feu 2 heures, d'une détection et d'une extinction automatique.



Les réservoirs sont maintenus fermés, sauf en cas de vidange totale.

L'exploitant est en mesure de donner les quantités de carburant encore présentes dans les aéronefs non vidangés présents dans ses hangars.

Les sols des hangars sont imperméables et conçus autant que faire se peut de façon à contrarier une fuite vers un zone cible.

**6 mois à compter de la réception du présent arrêté.** l'exploitant remet une étude à l'inspection des installations classées (copie au SDIS68) quant à la possibilité d'installer des capacités de rétentions dimensionnées sous les réservoirs des aéronefs non vidangés en maintenance ou en phase d'aménagement présents dans les hangars, dans le but de recueillir une éventuelle fuite de carburant, exception faite des aéronefs qui auraient été vidangés conformément à l'article 16 du présent arrêté.

**6 mois à compter de la réception du présent arrêté.** l'exploitant remet une étude sur la nécessité de protéger les réseaux de sa galerie technique qui seraient susceptibles d'accepter des fuites de kérosène. Cette étude s'attachera également à montrer l'impossibilité d'un transfert de risque par ces canalisations en cas de sinistre.

#### **ARTICLE 19 : FRAIS**

Les frais inhérents à l'application des prescriptions du présent arrêté seront à la charge de l'exploitant.

#### **ARTICLE 20 : MESURE DE PUBLICITÉ**

En vue de l'information des tiers, les mesures de publicité prévues à l'article R.512-39 du code de l'environnement, sont mises en œuvre.

#### **ARTICLE 21 : SANCTIONS**

En cas de non-respect des prescriptions du présent arrêté, il pourra être fait application des dispositions du chapitre IV du titre I<sup>er</sup> du livre V du code de l'environnement.

#### **ARTICLE 22 : EXÉCUTION**

Un avis faisant connaître qu'une copie de l'arrêté portant prescriptions complémentaires est déposée à la mairie de Saint-Louis et mise à la disposition de toute personne intéressée, sera inséré par les soins du Préfet et aux frais de l'exploitant dans deux journaux locaux.

Un extrait du présent arrêté énumérant notamment les prescriptions auxquelles l'installation est soumise sera affiché à la mairie de Saint-Louis pendant une durée minimum d'un mois et affiché en permanence de façon visible dans l'installation par les soins de l'exploitant.

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Haut-Rhin, le Sous-Préfet de Mulhouse, le Maire de Saint-Louis et le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement chargé de l'inspection des Installations, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de veiller à l'exécution du présent arrêté dont une copie sera notifiée à la Société.

Fait à Colmar, le 11 janvier 2013

Pour le Préfet et par délégation  
le Secrétaire Général

Signé

Xavier BARROIS

**Délais et voie de recours**

(article R. 514-3-1 du Titre 1<sup>er</sup> du Livre V du Code de l'Environnement).

La présente décision peut être déférée au Tribunal Administratif Strasbourg :

- par les demandeurs ou exploitants, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la décision leur a été notifiée ;
- par les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de l'installation présente pour les intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 dans un délai d'un an à compter de la publication ou de l'affichage de ces décisions. Toutefois, si la mise en service de l'installation n'est pas intervenue six mois après la publication ou l'affichage de ces décisions, le délai de recours continue à courir jusqu'à l'expiration d'une période de six mois après cette mise en service.

## ANNEXE 1

### LOCALISATION DE L'IMPLEMENTATION DU PIEZOMETRE AMONT

