

Saint-Nazaire, le 17/09/2025

A Monsieur le Sous-préfet de Saint-Nazaire

Objet : **URGENT - AIRBUS Saint-Nazaire – Chrome VI cancérigène – dépassement de 100 fois la limite fixée !**

Le rapport¹ de la visite d'inspection du 08/08/2025 dans l'établissement d'AIRBUS ATLANTIC de Saint-Nazaire publié sur Géorisques le 13 septembre est rassurant sur un seul point – la réactivité de la DREAL pour déclencher une inspection quand elle a reçu les résultats des analyses de chrome VI issues du contrôle inopiné du 20 mai 2025 – mais il est particulièrement inquiétant à l'égard de nombreux points – délais, erreurs dans les documents et procédures, absence d'information de la population, etc... , alors que le flux horaire total de chrome VI – produit cancérigène interdit sauf autorisation européenne REACH et respect de mesures spécifiques –

Il met en évidence des flux de **chrome VI très importants** pour les cabines d'application de peinture SUNKISS 2 et SIMA. Le **flux horaire total de chrome VI** pour l'ensemble des points de rejet est évalué à **31,154 g/h**.

a dépassé **100 fois la valeur maximale** fixée à **0.3 grammes/heure** par l'article 3-2-2-3 de l'Arrêté Préfectoral du 02-08-2018² avec une valeur de **31.154 grammes/heure**.

Délais : Les mesures ont été réalisées par DEKRA entre le 20 et 23 mai. La DREAL précise qu'elle a reçu le rapport le 6 août soit **10 semaines plus tard**. On a du mal à imaginer que DEKRA n'a pas identifié dès ses premières analyses l'importance des concentrations et pourtant ce délai pour informer la DREAL est anormalement long quand on constate des délais de 5 semaines pour des analyses réalisées par DEKRA pour les Chantiers de l'Atlantique. Y-a-t-il eu une alerte orale avant le 6 août ?

Erreurs dans les documents : Il est mentionné par la DREAL que la « durée de prélèvement n'est pas égale à la durée entre le début et la fin de la mesure » pour les mesures DEKRA et les mesures VERITAS qui – elles aussi, constataient un dépassement de la limite fixée.

Il ne s'agit pas d'un problème ponctuel. En effet des erreurs dans les documents produits par AIRBUS ATLANTIC Montoir de Bretagne ont déjà été signalées en juillet 2024 dans le cadre de l'étude de zone, et pourtant, depuis plus d'un an, aucun document les corrigeant n'a été produit et communiqué malgré de multiples demandes y compris lors d'une inspection début 2025.

Cela permet de douter du sérieux, de la qualité, de l'objectivité et donc de la justesse des analyses produites au détriment probable de l'environnement et de la santé des populations.

Manques dans les procédures : Le rapport d'inspection mentionne « *la méthode de référence normalisée n'est pas référencée dans le rapport* » DEKRA. « *Aucun blanc de mesure n'a été réalisé* » que ce soit dans les mesures faites par VERITAS en avril 2025 que dans celles de DEKRA.

Les consignes d'exploitation pour le remplacement des filtres (point n°4) datent de 2016 !

¹ <https://georisques.gouv.fr/webappReport/ws/installations/inspection/e2daapHaZlZBy1J9hViBY7pxL0uNrNm6>

² <https://georisques.gouv.fr/webappReport/ws/installations/document/8aac032467d027480167d0e0947e010f>

Cela confirme que la filtration à 99% imposée par l'autorisation REACH n'est pas en place comme cela avait été signalé à Monsieur le Préfet par la Ligue des Droits de l'Homme dans un courrier en date du 25 juin 2025.

Information du public : Mise à part la publication dans Géorisques -30 jours après la validation du rapport d'inspection- aucune information, aucune alerte n'a été activée vers la population.

Rien dans le rapport ne permet de penser que la mesure VERITAS d'AIRBUS est plus réaliste que celle du contrôle inopiné de la DREAL. Bien au contraire, les contrôles pilotés par l'exploitant sont bien souvent « arrangés », par exemple en changeant les filtres avant les mesures comme indiqué d'ailleurs dans le point n°2 de l'inspection.

Plan d'actions :

Le plan demandé par la DREAL n'est pas à la hauteur de la situation.

Il ne s'agit pas d'un dépassement de quelques % mais de 100 fois la valeur limite fixée.

A partir de combien de fois, considère-t-on que la situation est grave et/ou relève d'un accident ?

Certes vu de l'extérieur, ce n'est pas aussi impressionnant qu'un incendie comme celui de Lubrizol.

Mais qui peut garantir qu'il n'y a pas des expositions graves encore en cours ?

Pourquoi n'y a-t-il pas eu recours à INERIS et à la Cellule d'Appui aux Situations d'Urgence (CASU) ?

Demands :

Face à cette situation dont la gravité paraît sous-estimée, nous demandons aux services de l'Etat de

- Solliciter urgemment l'intervention d'experts indépendants INERIS pour prioritairement procéder à de nouvelles mesures avec différentes anciennetés des filtres et secondairement de comparer les procédures de VERITAS, DEKRA et des laboratoires.
- Publier les rapports d'analyses des rejets et des filtrations réalisés en 2023, 2024 et 2025 sur le site de l'exploitant, de Géorisques voire de la DREAL pour que la transparence toujours évoquée devienne réalité, d'autant que l'association VAMP l'avait demandé le 28 avril et redemandé le 19 mai, et que la DREAL avait écarté ces demandes légitimes et a postériori très justifiées.
- Prescrire à AIRBUS Atlantic un plan de surveillance environnementale renforcé, avec une durée « sérieuse » d'au moins 8 semaines par an (à comparer aux quelques jours du plan actuel) et en synchronisant et étudiant les activités réalisées dans les cabines de peinture, les analyses de rejets et l'observation des vents vers les habitations de Méan-Penhoët.
- Contraindre AIRBUS à mettre en place un réel programme de substitution du CR VI tel qu'il devrait être en œuvre depuis 2016 selon REACH et en publier annuellement l'avancement
- Organiser en urgence une réunion de la Commission de Suivi de Site en associant des experts INERIS en modélisation de la dispersion de rejets et l'Agence Régionale de Santé, voire une cellule de crise.

Association des habitants du village de Gron (GRON), Ligue des Droits de l'Homme (LdH),
Vivre à Méan-Penhoët (VAMP), Association Environnementale Dongeoise des Zones à Risques et du PPRT(AEDZRP)

Copie : Associations membres de la CSS AIRBUS, DREAL, ARS, Elus locaux, Presse

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

L'exploitant doit transmettre, dans les meilleurs délais, un rapport d'analyse du dépassement, précisant, les causes possibles du dépassement, les conséquences sur l'environnement (une mise à jour de l'évaluation quantitative des risques sanitaires pourrait être nécessaire) et les mesures prises ou envisagées pour éviter qu'un tel dépassement ne se reproduise.

Il procédera, dans les meilleurs délais, à une mesure comparative par 2 laboratoires d'analyse différents sur les rejets atmosphériques des cabines d'application de peinture.

Il apportera les éléments de réponse aux observations portant sur le rapport de contrôle (méthode de mesure ; durée de prélèvement ; superposition des durées de contrôle).

Il transmettra, à l'inspection des installations classées, l'ensemble des documents justifiant de la mise en place correcte des dispositifs de filtration avant redémarrage des cabines d'application de peinture SUNKISS 2 et SIMA.

Type de suites proposées : Avec suites

Proposition de suites : Demande d'action corrective

Proposition de délais : 1 mois