



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

Toulouse, le

13 1574 4510

Autorité environnementale
Préfet de région Occitanie
<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr>

**Demande d'autorisation de construire et d'exploiter une plate-forme
logistique
Sur la commune de CORNEBARRIEU (31)**

Déposée par la société « AIRBUS OPERATION SAS »

**Avis de l'Autorité environnementale au titre de l'article R122-6
du Code de l'environnement**

N° Garance : 4590

Réf. :PB-AME-520Cd-31-Cornebarrieu-AirbusSAS-AEAvis

I. Présentation du projet et contexte juridique

I.1 Présentation du projet et principaux enjeux

Le projet présenté par la société AIBUS OPERATION SAS a pour objet la construction d'un bâtiment logistique sur la commune de Cornebarrieu (31) lieu-dit « Barquill », dédié à la réception, l'entreposage, la préparation et l'expédition des éléments d'aménagement intérieur des avions A320, A330 et A350 (activité dite « d'aménagement commercial »). Le projet, baptisé Airlog 2, permettra à la société de répondre à l'augmentation des cadences de production et de centraliser les activités logistiques liées à l'aménagement commercial sur un site proche de ses usines d'assemblage situés à Colomiers, Toulouse et Blagnac.

Le bâtiment comportera 6 cellules de stockage d'une surface unitaire de 5 985 m² soit 35 910 m² au total porté à une surface de stockage totale de 40 910 m² par le biais de mezzanines. Il comporte également un local de stockage de matières dangereuses, des locaux techniques et des aménagements extérieurs dont un parking pour véhicules légers équipé d'ombrières photovoltaïques.

Le projet AIRLOG 2 fait suite au projet Airlog I, entrepôt logistique mis en service en 2014 légèrement au sud, qui a fait l'objet de 2 avis de l'Autorité environnementale en date du 23 avril 2013 et 11 mai 2016. Il s'inscrit dans un programme de travaux incluant également le projet de dévoiement d'une canalisation de gaz exploitée par la société TIGF.

Compte tenu de la nature du projet et des sensibilités environnementales de la zone, les principaux enjeux environnementaux portent sur :

- la préservation de la qualité de l'air et des eaux ;
- la préservation de la biodiversité locale ;
- la prévention des risques sanitaires et la mise en sécurité des biens et des personnes.

I.2. Contexte juridique

Les installations relèvent du régime d'autorisation prévue à l'article L.512-1 du Code de l'environnement au titre des rubriques :

- 1510 : stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts ;
- 2663 : stockage de pneumatique et produits composés d'au moins 50 % de polymères.

Le permis de construire du projet est également soumis à étude d'impact au titre de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement, rubrique 36° (travaux ou constructions soumis à permis de construire sur le territoire d'une commune dotée d'un PLU n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale, lorsque l'opération crée une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m²).

Un seul avis de l'Autorité environnementale sera émis au titre de ces deux procédures en application de l'article R122-8 du CE.

Cet avis de l'Autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il est joint à l'enquête publique et publié sur les sites internet de la préfecture de Haute-Garonne, de Toulouse Métropole et de la DREAL Occitanie.

Pour plus de lisibilité les principales remarques et recommandations de l'Autorité environnementale figurent en italique ci-après.

II. Analyse de l'étude d'impact

II.1 Complétude de l'étude d'impact et justification du projet

L'étude d'impact aborde l'ensemble des items visés à l'article R 122-5 du Code de l'environnement.

En application de l'article R.122-5.II.12° du Code de l'environnement, une étude d'impact doit porter sur une opération d'aménagement dans son ensemble. À ce titre, l'évaluation environnementale présentée prend bien en compte toutes les composantes du projet puisque sont présentés les enjeux, impacts et mesures relatives à l'entrepôt Airlog 1 déjà en service, de l'entrepôt Airlog 2 en projet et du

dévoisement de la canalisation de gaz TIGF nécessaire aux éventuels aménagements à venir sur la parcelle.

La justification des choix qui ont été réalisés pour l'entrepôt Airlog 2 et le dévoiement de la canalisation de gaz est illustrée par l'analyse de plusieurs variantes et la comparaison de leur niveau d'impact. Elle est jugée satisfaisante.

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

II.2 Gestion de la ressource en eau et prévention des pollutions

La consommation en eau liée aux installations est estimée à 4 635 m³/an, uniquement pour les besoins en eau du personnel. Seules les eaux pluviales de ruissellement seront rejetées dans le milieu naturel. En effet, les eaux pluviales de ruissellement des voiries, susceptibles d'être polluées seront collectées par un réseau spécifique, traitées par un séparateur d'hydrocarbures et transiteront par un bassin d'orage (3 700 m³) avant d'être rejeté avec un débit régulé dans le cours d'eau longeant le site à l'est pour finalement rejoindre, en aval du site, le cours d'eau de l'Aussonnelle dont l'état écologique est considéré comme mauvais.

Un contrôle des eaux est fait en aval du bassin d'orage qui a été surdimensionné par rapport au référentiel technique du Grand Toulouse en raison du transit des eaux provenant du drainage de la nappe mis en place en périphérie du bâtiment. Ce drainage a été prévu en fonction du sens d'écoulement naturel et de la profondeur de la nappe, caractérisés dans l'étude. Il permet d'éviter le phénomène de remontée de nappe en période pluvieuse

Par ailleurs, le bassin ne sera pas étanche et une partie des eaux recueillies s'infiltrera dans le sol afin notamment de maintenir l'alimentation de la zone humide en aval.

En cas d'incendie, les eaux d'extinction seront circonscrites au niveau des dalles béton des cellules de stockage (hauteur d'eau 5 cm) et des aires de manœuvre des poids lourds (hauteur d'eau 20 cm). Elles feront ensuite l'objet d'analyses, en fonction desquelles elles seront soit rejetées dans le réseau d'eaux pluviales soit évacuées comme déchets dangereux.

Les modalités de gestion des eaux pluviales, qui constituent l'unique rejet aqueux en milieu naturel, permettront d'éviter les pollutions éventuelles et ne sont pas susceptibles d'impacter significativement l'alimentation des eaux superficielles et souterraines sur la zone d'étude.

II.3 Biodiversité et zones humides

Le projet ne se situe dans aucune zone faisant l'objet d'une protection réglementaire ou d'un zonage d'inventaire de la biodiversité. La zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) la plus proche se trouve à 1 km à l'ouest des terrains d'implantation et les zones Natura 2000 les plus proches sont situées à environ 5 km à l'est.

Le diagnostic écologique, basé sur une première étude datant de 2012-2013 et sur 10 prospections de terrains réalisées entre décembre 2015 et juillet 2016, est satisfaisant. Il met en évidence des enjeux naturalistes globalement faibles, les terrains ayant fait l'objet de cultures intensives jusqu'en 2016. Ainsi les principaux enjeux naturalistes de la zone sont liés à la présence:

- d'une chênaie au nord-est du site faisant partie d'un ensemble plus étendu se prolongeant à l'est et au nord de l'emprise foncière et faisant l'objet d'une protection en espace boisé classé (EBC) ;
- de zones humides tout le long de la limite est du site autour du cours d'eau, ayant fait l'objet d'une caractérisation floristique et pédologique (carte p.119).

Dans une moindre mesure, un espace boisé classé constitué d'une haie de sophora du japon dégradée, ne présentant pas d'intérêt écologique, a également été recensé au sud-est de la parcelle.

Les principaux impacts potentiels du projet sont donc la destruction d'habitat par effet d'emprise et le dérangement de la faune.

En conséquence, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont proposées :

- l'évitement des zones les plus sensibles (chênaie et zones humides) ;
- l'adaptation du calendrier de travaux et la mise en place de bonnes pratiques en phase chantier ;

- le déclassement de la haie de sophora du japon et le reboisement de 4 000 m² dans le prolongement de l'EBC situé au nord-est ;
- l'implantation du bassin de rétention qui limitera au maximum l'impact sur les milieux en garantissant l'alimentation de la zone humide du fait de son caractère filtrant et de ses conditions de raccordement ;
- des mesures de gestion et de suivi de la zone humide situé au nord-est en bordure de l'EBC (suivi écologique et entretien).

L'Autorité environnementale note favorablement la présentation des différentes variantes envisagées et la justification du choix pour la variante de moindre impact aussi bien pour la construction de l'entrepôt logistique que pour le dévoiement de la canalisation de gaz.

Les mesures proposées apparaissent satisfaisantes au regard des enjeux identifiés. La création d'une zone tampon en limite de boisement, non prévue dans le projet, pourrait cependant aider à la préservation de la lisière favorable à la biodiversité.

L'Autorité environnementale recommande que les modalités de suivi et de renaturation floristique de la zone humide situé au nord doit fassent l'objet d'un engagement ferme du pétitionnaire. Sur la forme, la carte p.115 mériterait d'intégrer le périmètre des zones humides identifiées.

II.4 Rejets atmosphériques et qualité de l'air

Un état initial de la qualité de l'air de la zone est présenté sur la base des déclarations d'émissions industrielles entre 2010 et 2014, du résultat d'inventaire des émissions de 2008 fourni par l'association ORAMIP, des données de 4 stations de mesures à proximité et du rapport annuel d'étude de 2014 relatifs à la qualité de l'air à l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Vu les activités du projet Airlog 2, les émissions atmosphériques du projet Airlog 2 seront essentiellement liés au trafic des véhicules ainsi que, dans une moindre mesure, aux locaux de charges de batteries et au fonctionnement des deux chaudières gaz installées.

➤ Rejets atmosphériques hors trafic

Les locaux de charges de batteries seront très largement ventilés avec rejet de l'air extrait en toiture pour permettre l'évacuation de l'hydrogène émis lors de la charge des batteries.

Le bâtiment sera équipé de deux chaudières au gaz sont conformes aux normes en vigueur qui feront l'objet d'un entretien et d'un contrôle spécifique.

L'étude estime en conséquence que les émissions non liées au trafic auront un impact négligeable sur la qualité de l'air.

➤ Rejets liés au trafic

Une estimation de l'augmentation du trafic associé au fonctionnement du projet Airlog 2, détaillée ci-après, a permis d'estimer l'augmentation des flux massiques de polluants dus au trafic (tableau p.164). Il en ressort que l'impact sera non négligeable sur la qualité de l'air. Des mesures de réduction telles que l'optimisation des flux logistiques des poids lourds, la réduction de la vitesse sur le site à 30 km/h, l'arrêt des moteurs pendant les périodes de stationnement, sont proposées.

Il est à noter qu'une première série de mesures locales, correspondant à l'état initial avant la mise en service d'Airlog 2 est en cours de réalisation par l'association de surveillance de surveillance de la qualité de l'air (ORAMIP). Il est recommandé au pétitionnaire d'intégrer les résultats de cette campagne et leur interprétation dans un document à joindre au dossier d'étude d'impact.

II.5 Accès et trafic induit

Le futur site Airlog 2 sera desservi par la RD 63, située en mitoyenneté ouest, qui relie les communes de Colomiers et de Cornebarrieu, et par les voies d'accès au site Airlog 1, notamment un « barreau » routier reliant directement le pôle logistique aux usines d'assemblage situées sur les sites de Toulouse et Colomiers. Ce barreau est une voie privée de la société Airbus qui a été mise en place pour le projet Airlog 1.

Sur la base de comptages routiers réalisés par Toulouse Métropole sur la RD 63 (du 11 au 21 mars 2016) et sur le « barreau » de Barquill ainsi que de relevés au poste de garde d'Airlog 1, le dossier

présente une évaluation de l'impact du projet Airlog 2 sur le trafic de la RD 63 qui estime l'augmentation de trafic global induit à :

- + 25 % pour les poids lourds, soit 179 passages supplémentaires par jour, pour un trafic total comptabilisé à 721 poids lourds ;
- + 3 % pour les véhicules légers, soit 560 passages supplémentaires par jour, pour un trafic total comptabilisé à 18 737 véhicules légers.

L'impact du projet Airlog 2 sur le trafic de la RD 63, bien que significatif, est bien pris en compte dans le dossier qui propose un certain nombre de mesures :

- le barreau routier déjà en service permettra à 121 PL sur 179 de rejoindre directement les usines d'assemblage sans utiliser la RD 63 ;
- le trafic de poids lourds sera principalement réalisé en dehors des heures de pointe (60 % du trafic entre 9h et 16h) ;
- un plan de déplacement d'entreprise sera mis en place afin d'optimiser les déplacements du personnel.

En outre, à l'échelle de l'ensemble de l'aire urbaine toulousaine, le projet s'inscrit dans une politique d'optimisation des flux logistiques de la société Airbus :

- en optimisant le remplissage des camions pour réduire le nombre de rotation ;
- en réduisant de manière significative le nombre total de kilomètres parcourus avec le report de flux provenant d'entrepôts existants situés à Montauban, Portet-sur-Garonne ou au sein de la zone Eurocentre au nord de Toulouse sur l'entrepôt Airlog 2 situé à proximité des usines d'assemblage.

L'Autorité environnementale note que l'impact du projet sur le trafic local est assez réduit par des mesures de réduction pertinentes, déjà en place ou à venir. Le pétitionnaire semble s'inscrire dans une politique d'optimisation des flux logistiques, et donc de réduction des nuisances associées, à une échelle plus globale (grande aire urbaine de Toulouse). Une estimation des bénéfices attendus par la mise en œuvre de cette politique (kilomètres évités, réduction des émissions liées au trafic) aurait pu utilement venir compléter le dossier.

II.6 Nuisances sonores

Le dossier indique que l'essentiel des émissions sonores qui seront générées par la future plate-forme logistique Airlog 2 proviendra de la circulation des véhicules sur le site. Dans ce cadre, le pétitionnaire propose un certain nombre de mesures permettant de limiter ses émissions sonores et en particulier :

- limitation de la vitesse sur le site à 30 km/h ;
- arrêt des moteurs des poids-lourds pendant les périodes de stationnement ;
- réalisation d'un talus paysager de 3 m de hauteur entre le site et la ferme du Barquill, située en limite de propriété sud, qui constitue la zone à émergence réglementée (ZER) la plus proche du site.

Par ailleurs, le dossier présente en annexe une étude acoustique modélisant l'impact sonore du projet sur les ZER les plus proches du site et en particulier la ferme du Barquill. La modélisation intègre notamment les différents comptages routiers réalisés pour dimensionner les sources sonores ainsi que les mesures acoustiques réalisées dans le cadre de l'exploitation d'Airlog 1. L'étude acoustique conclut au fait que les niveaux sonores générés dans les ZER respecteront la réglementation nationale applicable définie par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

III. Risques sanitaires et étude de dangers

III.1. Risques sanitaires

Une évaluation quantitative du risque sanitaire (EQRS) a été réalisée conformément à la méthodologie d'évaluation des risques sanitaires décrite dans le guide de l'INERIS de 2013. L'évaluation des risques

sanitaires a identifié les sources de substances à impact potentiel liées à l'activité et aux produits utilisés, les vecteurs de transfert et l'exposition des populations à ces substances.

Les émissions de polluants qui ont été retenues concernent les rejets atmosphériques liés à la circulation routière sur les axes de desserte de la plate-forme (RD 63 et « barreau » de Barquill) ainsi qu'à l'intérieur des sites Airlog 1 et Airlog 2 (circulations internes). En ce qui concerne la RD 63, il est à noter que l'ensemble du trafic comptabilisé par Toulouse Métropole a été pris en compte et non uniquement la part liée aux sites Airlog 1 et Airlog 2, l'estimation en résultant pouvant donc être considérée comme maximaliste.

En sus de la caractérisation des sources de pollution et de la modélisation de la dispersion atmosphérique, l'EQRS s'attache à référencer les usages à proximité du site qui participent au calcul du risque sanitaire auquel sont soumis les différents types de population. En particulier, il convient de noter la présence d'une zone d'habitation, la ferme du Barquill, à proximité immédiate du projet Airlog 2.

Les valeurs d'exposition ainsi modélisées ont été comparées aux valeurs toxicologiques de référence pour déterminer les indicateurs de risques (quotient de danger et excès de risque individuel). Au vu de cette comparaison l'étude conclut que le risque est acceptable pour les scénarios étudiés.

Par ailleurs, afin de vérifier la pertinence des résultats obtenus et de s'affranchir des différentes incertitudes liées à la détermination des émissions et à leur modélisation, le pétitionnaire a signé une convention avec l'association de surveillance de la qualité de l'air ORAMIP. Celle-ci va réaliser des mesures de polluants avant et après la mise en service d'Airlog 2 qui permettront de valider ou, le cas échéant, de recalculer le modèle de dispersion utilisé dans l'EQRS.

L'évaluation des risques sanitaires apparaît complète et en lien avec les enjeux sanitaires identifiés.

III.2. Étude de dangers

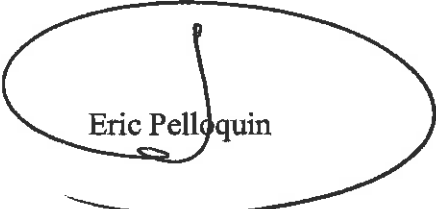
L'étude de dangers offre une analyse des différents risques associés à l'installation. Elle décrit les mesures techniques, opératoires et organisationnelles destinées à prendre en compte la totalité de ces risques. Elle montre que les mesures mises en place permettent de maîtriser le risque.

IV. Synthèse

Il ressort de l'analyse du dossier soumis à l'avis de l'Autorité environnementale que :

- l'étude d'impact est complète, claire et traite de manière satisfaisante les impacts prévisibles de toutes les composantes du programme : l'entrepôt logistique et les aménagements liés ainsi que le dévoiement de la canalisation de gaz exploitée par TIGF, nécessaire aux aménagements éventuels à venir ;
- ce dossier prend en compte de manière proportionnée les enjeux environnementaux et propose des mesures pertinentes pour limiter les impacts du projet sur l'environnement ;
- l'étude de dangers présente de manière satisfaisante les éléments montrant que les risques résiduels sont acceptables.

Pour le préfet de la région Occitanie
Autorité environnementale et par délégation,
le directeur régional,
Pour le DREAL et par délégation,
Le directeur de l'énergie et de la connaissance,


Eric Pelloquin