

**Département de Haute-Garonne
Commune de Cornebarrieu**

Enquête publique unique relative à la demande de permis de construire formulée par la société STAR REAL ESTATE et relative à la demande d'autorisation d'exploiter au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) présentée par la société AIRBUS OPERATIONS SAS, concernant le projet de plateforme logistique dénommée AIRLOG 2 à Cornebarrieu (31700), lieu-dit « Barquill », route de Colomiers.

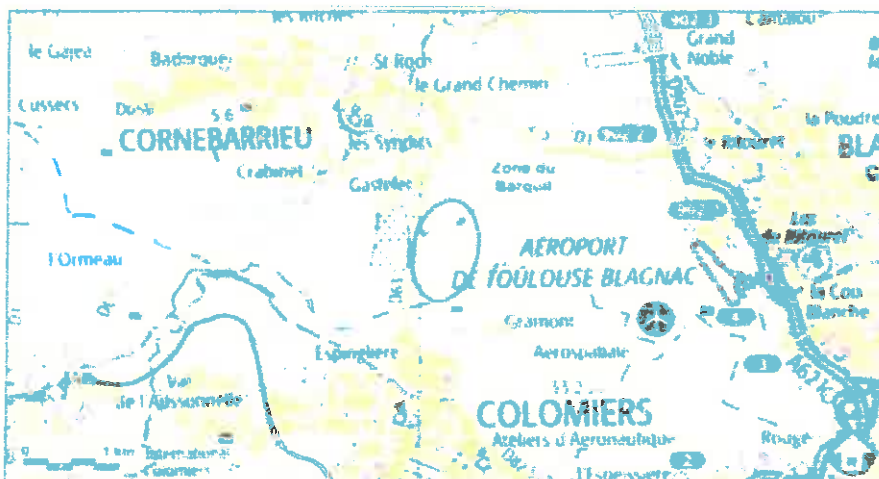
05 janvier 2017 - 07 février 2017

COURRIER ARRIVÉ LE

- 3 MARS 2017

DDT 31 - SEEF - BCP

Document n° 3/3 : Conclusions relative à la demande de permis de construire



Commissaire enquêteur Jean-Guy Gendras désigné par le Tribunal administratif de Toulouse :
Identification de l'enquête publique : E 16000226/31

Sommaire

| | |
|--|---|
| 1. Rappel du cadre et de l'objet de l'enquête..... | 1 |
| - 11 Objet de l'enquête ; | |
| - 12 Procédure et cadre juridique ; | |
| - 13 Nature et caractéristiques du projet ; | |
| 2. Avis sur le dossier..... | 2 |
| 3. Avis sur l'organisation et le déroulement de l'enquête..... | 3 |
| 4. Avis sur les questions posées..... | 5 |
| 5. Avis motivé du commissaire enquêteur..... | 8 |

1. RAPPEL DU CADRE ET DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE

- 11 Objet de l'enquête.

Dans le cadre du développement de ses activités toulousaines, notamment l'intégration prochaine de l'aménagement commercial des A320 réalisé aujourd'hui à Hambourg et la montée rapide en cadence de l'A350, AIRBUS souhaite adapter ses capacités logistiques et optimiser ses flux logistiques en les concentrant à proximité de ses lignes d'assemblage.

Le Groupe AIRBUS exploite déjà sur la zone dite « Barquill », route de Colomiers, sur la commune de Cornebarrieu et en limite de la commune de Colomiers, un entrepôt de stockage et de préparation de pièces qui sont ensuite assemblées sur les usines de Colomiers, Toulouse et Blagnac. Ce site nommé AIRLOG 1, d'une superficie de 36 000 m² est en service depuis 2014 et une demande d'extension à 48 000 m² et d'autorisation d'exploiter a été obtenue. (permis de construire n° 031 150 16 C0006 accordé le 28 juillet 2016). Les deux cellules supplémentaires d'AIRLOG 1 de 13 864 m² seront opérationnelles début 2017.

AIRBUS souhaite développer cette plateforme logistique sur la partie nord des parcelles de Barquill dont il est propriétaire depuis 2008. Le projet AIRLOG 2, objet de l'enquête, prévoit la construction d'un bâtiment logistique destiné à un usage de réception, d'entreposage, de préparation et d'expédition des éléments d'aménagement commercial avant assemblage, et des bureaux. L'activité de ce nouvel établissement sera transférée depuis les entrepôts de Montauban, Eurocentre et Portet-sur-Garonne.

La réalisation de cette plateforme suppose la construction d'infrastructures complémentaires (voiries, stationnements, réseaux) reliées à celles d'AIRLOG 1.

- 12 Procédure et cadre juridique.

Procédure administrative : Le projet AIRLOG 2 est soumis à autorisation pour la rubrique 1510 : stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts, et pour la rubrique 2663 : stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50 % de polymères.

AIRBUS doit donc présenter un Dossier de Demande d' Autorisation d' Exploiter (DDAE) une Installation Classée pour la Protection de l' Environnement (ICPE). Parallèlement, la demande de permis de construire doit être accompagnée d'une étude d'impact. La DDAE et la demande de permis de construire font l'objet de cette enquête publique unique.

Contexte juridique : Le propriétaire du terrain et du futur bâtiment AIRLOG 2 est la société STAR REAL ESTATE, filiale de la société AIRBUS OPERATIONS SAS.

STAR REAL ESTATE a désigné AIRBUS OPERATIONS SAS comme la société compétente pour l'application d'une Convention de Maîtrise d'Ouvrage Déléguée constituant juridiquement une délégation de Maîtrise d'Ouvrage.

La société AIRBUS OPERATIONS SAS, dûment habilitée à la mise en service et à l'exploitation d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, est désignée exploitante du futur pôle logistique AIRLOG 2.

- 13 Nature et caractéristiques du projet.

Le terrain d'implantation du projet AIRLOG 2 est situé à environ 15 km au N-E du centre de Toulouse, sur la zone dite « Barquill », route de Colomiers, sur la commune de Cornebarrieu et en limite de la commune de Colomiers, au nord du site existant d' AIRLOG 1 et au nord de l'enclave « ferme de Barquill ». Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entrepôt et de bureaux d'une surface utile de 43 335 m² (emprise au sol + mezzanines de stockage + bureaux) de hauteur maximale 12,40 m, revêtu de bardage métallique et de polycarbonate dans des tons clairs de blanc et de gris. Ce bâtiment d'aspect extérieur semblable à celui d'AIRLOG 1 sera divisé en :

- six cellules de 5 985 m² dédiées à la réception, au stockage (capacité 72 000 palettes), à la préparation et à l'expédition des colis, comportant chacune une mezzanine de 1 000 m² sur un

niveau ;

- un local de stockage des matières dangereuses ;
- des locaux techniques (local sprinkler, locaux maintenance, local de charge des batteries, chaufferie, etc) ;
- des bureaux en mezzanine ;
- des locaux sociaux.

Une clôture commune protégera les deux entrepôts et l'accès des PL s'effectuera par le poste de garde de AIRLOG 1 . L'accès VL est prévu à partir d'un poste de contrôle sur la voie privée appelée « barreau routier » par une nouvelle voie d'accès dédiée qui longera la clôture Est jusqu'au parking extérieur de 345 places couvert d'ombrières photovoltaïques situé en limite du bâtiment AIRLOG 2. La voie VL et le parking se situent à l'extérieur de l'enceinte principale mais sont clôturés par une enceinte secondaire. Un bassin de rétention des eaux de ruissellement de 3700 m³ situé au nord de ce parking et deux cuves d'eau d'extinction incendie de 1300 m³ chacune situées au sud compléteront le dispositif.

Le projet prévoit en outre la replantation de 4 000 m² d' Espace Boisé Classé au sud de l'EBC déjà existant au N-E de l'emprise foncière AIRBUS (parcelle AL175), en compensation de la destruction d'une haie de séphora au sud.

Les différentes étapes de l'activité logistique du site seront le déchargement des poids lourds aux quais de déchargement, la réception administrative des produits envoyés par les fournisseurs, le stockage de ces produits dans les différentes cellules, la préparation des produits en kit et l'expédition des produits vers les chaînes d'assemblage (via le barreau routier) ou les fournisseurs par PL ou camionnettes. Avec un trafic journalier attendu de 150 poids lourds et 330 véhicules légers, le projet sera à l'origine d'une augmentation de 3 % du trafic des VL et de près de 25 % du trafic des PL sur la RD 63 longeant le site en partie ouest.

La société AIRBUS prévoit la présence d'environ 280 personnes sur le site AIRLOG 2, dont 30 en management et 250 en exploitation, par roulement de trois équipes du lundi au vendredi de 06h00 à 00h30.

Le site fonctionnera 5 jours par semaine et 1 samedi par mois.

2. AVIS SUR LE DOSSIER

Le dossier d'enquête dont les pièces sont répertoriées ci-dessous a été réalisé par AECOM France, bureau d'Aix-en-Provence pour GBPM.

La composition détaillée du dossier figure au paragraphe 1.5 du rapport d'enquête. Deux pièces essentielles ont été annexées au dossier avant le début de l'enquête :

- L'avis de l'autorité environnementale, préfet de la Région Occitanie du 30 novembre 2016 ;
- Les compléments au dossier de demande d'autorisation d'exploiter une ICPE du 14 décembre 2016 comprenant quatre annexes :
 - Annexe 1 : Bilan carbone partiel AIRLOG 2 ;
 - Annexe 2 : Evaluation de la qualité de l'air dans l'environnement du centre logistique AIRLOG 2
 - Annexe 3 : Note de calcul des besoins en rétention des eaux incendie et volumes effectifs de rétention.
 - Annexe 4 : Engagement de suivi de la zone humide.

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.

L'**étude d'impact** est conforme aux prescriptions de l'article R.122-5.II.12° du Code de l'Environnement. L'évaluation environnementale prend bien en compte toutes les composantes du projet, notamment les enjeux, les impacts et mesures relatives à l'entrepôt AIRLOG 1 déjà en service, de l'entrepôt AIRLOG 2 en projet et du futur dévoiement de la canalisation de gaz TIGF qui traverse l'emprise au sud de la ferme de Barquill. On y note l'importance accordée à la partie gestion de la ressource en eau et à la prévention des pollutions, à la protection de la biodiversité et des zones humides, à l'étude des rejets atmosphériques et à la qualité de l'air. Il en ressort que l'étude

d'impact est complète, claire et traite de manière satisfaisante les impacts prévisibles de toutes les composantes du programme.

L'étude de dangers analyse plus particulièrement le risque incendie qui représente le risque majeur pour ce type d'installation. Elle montre que les risques résiduels sont acceptables.

Globalement, ce dossier prend en compte de manière proportionnée les enjeux environnementaux et propose des mesures pertinentes pour en limiter les impact sur l'environnement.

Sur le fond, plusieurs aspects qualitatifs du dossier méritent d'être soulignés, notamment le souci permanent de :

- expliquer simplement les données techniques et les méthodes mises en oeuvre,
- présenter et justifier les choix optionnels, notamment pour l'emplacement du projet ;
- décrire en détail l'accidentologie connue ;
- présenter des plans nombreux et détaillés, notamment pour la protection et la sécurité incendie.
- communiquer l'origine et les auteurs des différentes études.

Sur la forme, quelques rares incohérences entre pièces du dossier ont été notées :

- L'évolution des capacités de rétention des eaux incendie dans le bâtiment et sur les quais ;
- L'évolution des chiffres du trafic PL et VL sur la RD 63.

On peut en outre reprocher à certains plans de masse ou de dispositifs particuliers (plans réseaux, plans incendie...) d'être difficilement interprétables par un public non averti du fait de légendes très sommaires qu'il serait opportun de compléter.

Le commissaire enquêteur recommande de mettre ces chiffres en cohérence dans le dossier d'enquête et compléter les légendes des plans de protection et sécurité incendie (cf:document « Etude des dangers ») (**recommandation 1**).

3. AVIS SUR LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

31 Avis sur les formalités légales et réglementaires en amont de l'enquête

Par décision E16000226/31 du 24 octobre 2016, Le président du Tribunal Administratif de Toulouse a désigné Monsieur Jean-Guy Gendras comme commissaire enquêteur titulaire et Monsieur Christian MARTY comme suppléant.

Par arrêté n° 156 du 08 décembre 2016, le préfet de la Haute-Garonne a prescrit l'enquête publique unique, de durée 34 jours, du 5 janvier au 07 février 2017 inclus. La rédaction de l'arrêté a fait l'objet et d'une concertation avec le commissaire enquêteur.

L'avis d'enquête est paru dans La Dépêche du midi du 15 décembre 2016 et du 06 janvier 2017 et dans L'Opinion Indépendante du 16 décembre 2016 et du 6 janvier 2017.

L'avis d'enquête a bien été affiché :

- en mairie de Toulouse et dans toutes les mairies de quartier de la ville et à l'accueil du Capitole de même que sur le site internet de la mairie (certificat du 9 février 2017) ;
- en mairie de Cornebarrieu, sur le panneau extérieur de la mairie aux services techniques, sur le site du projet (cinq affiches A2 fluo) et sur le site internet de Cornebarrieu (certificat et attestations du 15 décembre et du 20 décembre 2016 et du 7 février 2017 ; constatation du commissaire enquêteur) ; Il convient néanmoins de préciser que les avis d'enquête placés initialement autour du site du projet et bien que visibles du domaine public, n'étaient pas au format réglementaire A2 fluo jaune ; la rectification a été faite dès le 12 janvier 2017.
- pas de certificat d'affichage de la part des communes de Blagnac et Colomiers mais confirmation orale de l'affichage.

L'avis d'enquête, de même que l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique, et le résumé non technique étaient consultables sur le site internet de la préfecture de Haute-Garonne dès le 19 décembre 2016.

Le dossier d'enquête a été reçu par le commissaire enquêteur dans des délais très larges, ce qui a été apprécié.

Un dossier d'enquête a été déposé dans chacune des quatre mairies de Cornebarrieu, Colomiers, Blagnac et Toulouse, communes inscrites dans le rayon de 2 km.

Un seul registre d'enquête a été mis en place en mairie de Cornebarrieu, siège de l'enquête ; l'avis du commissaire enquêteur qui souhaitait la présence d'un registre auprès de chaque dossier d'enquête n'a pas été suivi par la DDT 31. Cependant une adresse internet précisée dans l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête permettait au public d'adresser ses observations.

En conclusion, le commissaire enquêteur atteste le respect des prescriptions légales et réglementaires préparatoires à l'enquête publique.

31 Avis sur le déroulement même de l'enquête

Le commissaire enquêteur a ouvert l'enquête en salle de réunion de la mairie annexe de Cornebarrieu, le 5 janvier à 09 h 00 après avoir vérifié la complétude du dossier d'enquête et après avoir coté et paraphé le registre.

Les cinq permanences de trois heures du commissaire enquêteur prescrites par l'arrêté préfectoral ont été tenues en mairie de Cornebarrieu, aux dates et horaires prévus : jeudi 5 janvier de 09 h à 12 h ; jeudi 12 janvier de 14 h à 17 h ; mercredi 18 janvier de 09 h à 12 h ; jeudi 26 janvier de 14 h à 17 h ; mardi 7 février de 14 h à 17 h.

Durant ces permanences, outre les trois entretiens avec des responsables du projet venus prendre contact avec le commissaire enquêteur ou lui apporter sur sa demande des réponses à des questions préalables, cinq personnes venues s'informer ou présenter des observations ont été reçues ; une seule d'entre elles a déposé un document écrit avec un dossier photos au nom d'une association.

Aucun incident n'est survenu durant les permanences du commissaire enquêteur ni n'a été porté à sa connaissance.

La présentation officielle du projet par l'équipe AIRBUS en charge du dossier suivie de la visite de l'entrepôt AIRLOG 1 n'a pu être programmée que le 12 janvier. Elle s'est déroulée dans les bureaux du site AIRLOG 1 en présence d'une équipe interdisciplinaire particulièrement compétente de 7 cadres du Groupe AIRBUS. Toutes les questions posées ont reçu une réponse précise et détaillée. La visite de l'entrepôt AIRLOG 1 a permis de visionner par analogie le projet AIRLOG 2 et d'en comprendre la conception et le fonctionnement logistique.

L'équipe AIRBUS en charge du projet AIRLOG 2 s'est montré à l'écoute pendant toute la durée de l'enquête, avec le souci de répondre rapidement aux questions posées. Le commissaire enquêteur a rencontré le même souci de coopération de la part de la mairie de Cornebarrieu.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur a pris contact avec plusieurs responsables d'administrations dont la DREAL, le SDIS, Toulouse Métropole, la DRAC, le Directeur Général des Services de la mairie de Cornebarrieu qui, pour la plupart, ont répondu à ses questions écrites ou orales.

La présente enquête a été clôturée le 07 février à 17 h 00 et le registre d'enquête clos et récupéré par le commissaire enquêteur. Simultanément, la DDT 31 a confirmé qu'aucun message relatif à l'enquête n'avait été envoyé à l'adresse électronique dédiée pendant la durée de l'enquête.

Le procès verbal de déroulement de l'enquête a été adressé au pétitionnaire avec son accord par courrier électronique et par voie postale le samedi 11 février 2017.

Son mémoire en réponse(19 pages) a été réceptionné par le commissaire enquêteur le vendredi 17 février 2017 par voie électronique et le 22 février par courrier postal.

Le commissaire enquêteur atteste donc du respect de la chronologie et des modalités réglementaires du déroulement de l'enquête . La très faible mobilisation du public ne semble pas imputable à un déficit d'information mais peut s'expliquer par la localisation du projet à l'écart des zones résidentielles, la saturation du public par les récentes enquêtes (extension Airlog1, mise en compatibilité du PLU...), le déclin de l'activité agricole périurbaine et surtout le poids

économique du groupe AIRBUS et de l'activité aéronautique dans le paysage local.

4. ETUDE PAR DOMAINE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS AVEC AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Ne seront discutées dans cette partie que les questions qui malgré les réponses apportées dans le Mémoire en Réponse du pétitionnaire (Rapport du commissaire enquêteur, partie 1/3), nécessitent une suite ou un complément de justification. Ces questions sont regroupées selon sept thèmes principaux.

4.1 Légalité du PLU et avenir de la ferme du Barquil (remarque 133) : Monsieur Sovran, président de l'association « Cornebarrieu à l'écoute », ferme du Barquil, met en cause la procédure de mise en compatibilité du PLU au motif principal qu'elle n'a donné lieu à aucune concertation publique et que l'enclave du Barquil (Na) n'a pas été reclassée. Comme le précise AIRBUS dans sa réponse, et comme l'a confirmé le service urbanisme de la mairie de Cornebarrieu, la dernière modification du PLU de Cornebarrieu datant de juin 2016, et devant l'urgence, la seule procédure réglementaire pour obtenir le relassement des parcelles en 3Aub ou 6Aub était celle de la déclaration de projet portant mise en compatibilité. Cette procédure est dispensée de concertation préalable du public mais doit être présentée et acceptée dans une réunion des Personnes Publiques Associées, ce qui a été fait. Par ailleurs, le zonage de reclassement ne pouvait s'appliquer qu'à la propriété foncière du porteur de projet. *Donc, conformément à la version en vigueur du PLU, les parcelles du projet (AL229, 356, 359, 362, 476 et 481) sont classées en zone 3Aub réservée à l'extention des activités aeronautiques logistiques. Le projet s'insrit donc bien dans le cadre et le règlement du PLU de Cornebarrieu. AIRBUS précise en outre que dans le cadre de l'élaboration du prochain Plan Local d'Urbanisation Intercommunal Habitat (PLUiH), il a proposé une modification du zonage de la zone Na de la ferme du Barquil qui sera présenté aux commissions publiques de concertation préalable. Le commissaire enquêteur engage donc le requérant à se reporter à cette échéance.*

Il n'en demeure pas moins que la situation de cette enclave dans l'emprise foncière d' AIRBUS ne peut être pérenne. La question pourrait devenir sensible à l'occasion de l'extension des bâtiments logistiques entre AIRLOG 1 et AIRLOG 2 et son règlement à l'amiable devrait éviter d'engager une procédure de déclaration d'utilité publique génératrice de délais difficilement quantifiables (cf: dossier Conclusions). Toute transaction immobilière future sur les bâtiments de la ferme du Barquil devra se faire sur la base des évaluations d'expertise immobilières confrontées aux intérêts réciproques (recommandation 1bis).

4.2 Adaptation des infrastructures routières au projet (remarque 135 et question 214) : à la question de la saturation des infrastructures routières autour du site, le pétitionnaire estime, chiffres à l'appui, que les infrastructures actuelles suffisent à répondre à l'augmentation du trafic induit par le projet (179 PL/jour et 560 VL/j). Toulouse-Métropole confirme que l'espace réservé 34 en limite ouest des deux entrepôts a vocation à être aménagé pour accueillir une ligne TCSP et une voie verte et que le barreau routier devrait à terme revenir dans le domaine public et recevoir des aménagement complémentaires. *Ces projets pourraient être discutés dans le cadre du plan de Déplacement Urbain 2025-2030 qui fera l'objet d'une enquête publique courant 2017. En l'absence de confirmation de la part du porteur de ce plan, le commissaire enquêteur invite le requérant à se reporter à cette*

prochaine enquête publique. Il sera également de l'intérêt d'AIRBUS de vérifier à cette occasion si les infrastructures routières et les services urbains proposés sont en cohérence avec la montée en puissance prochaine de la zone logistique du Barquill.

4.3 Adaptation des réseaux d'infrastructure (question 219 bis) : à l'observation du commissaire enquêteur sur la non viabilisation de l'emprise AIRLOG 2, le pétitionnaire répond que la viabilisation n'est pas une condition préalable pour l'obtention du permis de construire mais que les démarches de viabilisation ont été étudiées et que chaque fournisseur a été consulté préalablement à la conception du projet. *Ainsi les raccordements s'effectueront à partir des réseaux publics (électricité, eau potable, tout-à-l'égout) le long de la RD 63. Quant au dévoiement de la canalisation de gaz, celui-ci n'est pas lié directement au projet AIRLOG 2 même s'il est pris en compte dans l'étude d'impacts en tant que projet voisin susceptible d'impacter le projet. De fait, ce projet de dévoiement n'impacte pas la construction d'AIRLOG 2. Il fera l'objet d'une prochaine enquête de DUP car il implique la traversée de deux parcelles appartenant à deux propriétaires privés dont les observations portées au registre d'enquête sont hors sujet dans le cadre de l'enquête AIRLOG 2. Le commissaire enquêteur engage ces deux propriétaires à renouveler leurs requêtes dans le cadre de l'enquête de DUP.*

4.4 Adaptation du projet à l'environnement :

4.41 Protection environnementale et paysagère (cf : remarque n° 213) : AIRBUS confirme que de projet devrait conduire à une économie de rejet de CO₂ pour plus d'un million de kilomètres, soit de l'ordre de 1600 t/CO₂ par an. Ce diagnostic n'est pas en contradiction avec l'augmentation locale du flux de PL sur la RD 63, l'économie annoncée étant essentiellement de niveau régional et non local

Par ailleurs, le commissaire enquêteur a pris acte des soucis d'insertion paysagère du projet dans son environnement notamment par le choix de matériaux et peintures des façades, et par la plantation de haies et d'arbres de haute tige tout autour du site AIRLOG2 ainsi que par le prolongement vers le sud de l'Espace Boisé Classé du nord-est de l'emprise AIRBUS. Dès sa construction, le bâtiment sera en harmonie avec celui d'AIRLOG 1 (perspectives, dimensions et traitement des façades similaires) ; à moyen terme, l'entrepôt devrait être partiellement masqué face à la RD 63 et face à l'est.

La question qui se pose est le respect des 25 % de la superficie des projets à maintenir en espaces plantés ou engazonnés. Le dossier fait état de 21 % de la superficie d'AIRLOG 2, soit 18 000 m², prévus en espaces verts. Le porteur de projet s'engage à respecter l'Orientation d'Aménagement approuvée le 21 novembre 2016 dans le cadre de la demande de mise en compatibilité du PLU de Cornebarrieu. Il joint le plan du secteur du Barquill qui identifie les espaces verts à préserver ou à créer sans en préciser les superficies. *Il est clair que dans l'état actuel d'exploitation de l'emprise foncière d'AIRBUS au Barquill, et du fait des surfaces encore en friche, la norme des 25 % d'espaces naturels n'est pas engagée. Toutefois la notion de « traitement des espaces partagés » au niveau de l'emprise foncière ne garantira le respect futur du règlement de la zone 3AUB que si les surfaces protégées sont clairement chiffrées pour les emprises déjà construites et pour les emprises des projets à venir (recommandation 2).*

4.42 Protection acoustique (cf : remarque 121 et 132 ; proposition 314) : un remblai végétalisé a été réalisé pour protéger le domaine de Carroussal au sud du Barreau routier et un autre est prévu pour protéger les habitations de la ferme du Barquill face au nord. Or un riverain de Carroussal se plaint du bruit occasionné par les ralentisseurs mis en place sur la chaussée du barreau routier et par l'usage intempestif des claxons surtout de nuit. *Le commissaire enquêteur prend acte de l'assurance de mise en place prochaine de*

panneaux signalétiques proscrivant l'usage des claxons et ne remet pas en cause le choix d'AIRBUS pour les ralentisseurs, limiteurs de vitesse efficaces et conforme à ses contraintes logistiques spécifiques. **Toutefois, il recommande qu' une nouvelle étude acoustique soit diligentée face aux habitations de Carroussal pour vérifier si les ralentisseurs ne provoquent pas un dépassement des seuils sonores aux heures de pointe (recommandation 3).**

4.43 Protection de la nappe phréatique (remarque 212) : Le drainage de la nappe phréatique autour du bâtiment AIRLOG 2 prévu pour éviter des remontées d'eau sur le site en période pluvieuse ne devrait pas provoquer de variation de débit ni de niveau autour du site puisque l'eau pompée à l'ouest sera rendue à la zone humide à l'Est. La question de sa pollution accidentelle ne peut être totalement écartée pour la raison suivante : alors que le bassin de rétention d' AIRLOG 1 est équipé d'une géomembrane étanche pour protéger la nappe phréatique, le bassin de rétention de AIRLOG 2 est équipé d'une membrane poreuse pour permettre une alimentation de la zone humide voisine par infiltration. **Le promoteur explique que la qualité du séparateur d'hydrocarbures et la capacité de rétention des eaux d'extinction garantissent la protection des eaux souterraines. Ce point mériterait tout de même l'avis d'un hydrogéologue (recommandation 4).**

4.44 Consommation d'eau potable : Le dossier indique une consommation d'eau potable prévisionnelle de 2 950 m³ annuels pour les seuls besoins des usagers, chiffre que confirme le pétitionnaire. Or l'avis de l'Autorité Environnementale (§ II.2) fait état de 4 635 m³. Il y a là une incohérence apparente, à moins que le remplissage primaire des deux cuves d'eau incendie (730 m³x 2) ne soit inclus, ce qui conduirait à un total de 4 410 m³ mais seulement pour la première année. **Même si le différentiel n'est pas significatif à l'échelle de la consommation de la commune, ce point mérite d'être vérifié et précisé (recommandation 5).**

4.5 Précisions sur l'insertion économique du projet (remarque 131 et 136, question 218)

4.51 Incidence du projet sur l'emploi : A la question de la remise en cause de la perspective de création d'emploi (280 employés à terme sur le site AIRLOG 2), AIRBUS admet que le choix entre les transferts de personnel des entrepôts fermée et les ouvertures de postes sera laissé à l'appréciation du prestataire de service logistique. **Toutefois, à partir de l'expérience de la montée en puissance d'AIRLOG 1 (une centaine de postes ouverts localement), il estime que le projet devrait permettre la création d'au moins 100 emplois nets, affirmation qui méritera d'être vérifiée fin 2018.**

4.52 Incidences sur l'agriculture : AIRBUS confirme que le projet AIRLOG 2 n'est pas soumis au décret prévoyant les compensations agricoles mais que pour compenser la dénonciation du contrat de location précaire des terrains agricoles de la ferme du Barquill, il a finalisé avec la SAFER un contrat de location pour trois ans de 14,6 ha des parcelles 3AUB ou 6AUB non encore impactées par les constructions. En outre, conformément à un avis de la Chambre d'Agriculture émis en mai dernier, il déclare être en lien avec cette autorité pour mener à bien une démarche d'accompagnement pour développer et pérenniser une agriculture responsable. A ce titre, il soutient l'association ADLFA pour la lutte contre les effets de la grêle ; **il vient de formaliser un marché de produits maraîchers pour les producteurs locaux (parking du CE, rond point de la Crabe, 316 route de Bayonne-Toulouse). Enfin, il envisage d'étendre la démarche à la fourniture de produits maraîchers aux restaurants AIRBUS.**

4.6 Optimisation de la sécurité incendie

4.61 Sécurité du dispositif de lutte contre l'incendie (questions 221 et 222) : A défaut de branchement sur le réseau d'eau potable public, ARBUS a conçu pour l'entrepôt AIRLOG 2 un triple réseau autonome (sprinkler sous toiture et dans les racks, bornes incendie du circuit externe et panoplies RIA internes) alimenté par deux citernes d'eau de 730 m³ chacune assurant deux heures d'autonomie de lutte incendie. Chaque citerne est prioritairement affectée à un circuit mais avec capacité d'appui réciproque à l'autre circuit. Il en est de même pour l'entrepôt AIRLOG 1. De plus, il est prévu que les réserves d'eau de chacun des deux entrepôts puissent être utilisées en appui réciproque en cas de nécessité, doublant ainsi la redondance des capacités de lutte. Ces explications détaillées sont fournies dans le Mémoire en Réponse ; elles ne figurent pas explicitement dans le dossier « étude de dangers » en dehors des plans de sécurité incendie (SI 01 et suivants). ***Pour que le système de protection incendie soit géré au maximum de son potentiel, il sera nécessaire que les équipes d'intervention incendie extérieures et internes soient pleinement informées des capacités du système et des consignes de lutte, notamment les modalités de mise en œuvre des vannes de connection (recommandation 6).***

4.62 Bornes incendie du réseau public : Le dossier indique et le responsable SDIS confirme que l'alimentation du dispositif incendie d'AIRLOG 2 n'a pas été branchée sur le réseau public de protection incendie qui passe pourtant le long de la RN 63, au motif de l'insuffisance de pression/débit de ce réseau. Même si elle n'interfère plus désormais avec le projet, la question mérite d'être posée aux autorités publiques compétentes : ***le réseau public d'eau incendie répond-il aux normes de sécurité ou présente-t-il une insuffisance notoire ?***(recommandation 6 bis).

4.63 Sécurité de l'alimentation électrique (question 224) : Le dossier confirme l'absence de générateurs électriques de secours, remplacés par des onduleurs à autonomie limitée. AIRBUS justifie ce choix en raison de la fiabilité du réseau HTA ENEDIS (réseau bouclé), et de la complexité et du coût de la maintenance des générateurs ; il avance une solution de redondance pour l'alimentation électrique du Hub par une seconde ligne HTA. Le commissaire enquêteur ne s'estime pas compétent pour émettre un avis averti sur l'option préférentielle. ***Il note toutefois les risques qu'une panne secteur d'alimentation électrique concomitante avec un début d'incendie pourrait présenter pour l'entrepôt. Il juge cette impasse incohérente avec des systèmes de protection incendie qui eux, sont très redondants.*** (recommandation 7).

4.7 Sécurité aéronautique (question 217) : La Direction Générale de l'Aviation Civile déclare, lors des réunions préalables traitant de la prise en compte des contraintes aéronautiques (hauteur des bâtiments compatibles avec le faisceau du radar d'aéroport de Toulouse-Blagnac, panneaux photovoltaïques des ombrières du futur parking et risque d'éblouissement de la tour de contrôle et des avions en phase d'atterrissage) que l'ENAC ne disposait pas des documents techniques permettant d'évaluer les caractéristiques des panneaux photovoltaïques et conclue que c'est au promoteur d'apporter la preuve de la compatibilité. AIRBUS s'engage à fournir les documents nécessaires dans le cadre du dossier qui sera déposé à auprès de la Commission de Régulation de l'Energie. ***Le commissaire enquêteur recommande d'adresser une copie du document à l'ENAC à titre de régularisation*** (recommandation 8).

5. CONCLUSION ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Ainsi, après avoir :

- étudié attentivement le dossier soumis à l'enquête publique,
- rencontré les maîtres d'ouvrage et s'être fait préciser différents aspects du projet,
- visité le site retenu et ses environs, dont l'entrepôt voisin AIRLOG 1,
- tenu 15 heures de permanence en Mairies de CORNEBARRIEU,
- analysé les observations et propositions du public,
- pris en compte les avis exprimés des conseils municipaux concernés par le périmètre d'étude,
- pris en compte l'avis de l'Autorité Environnementale,
- pris en compte les réponses des maîtres d'ouvrage aux observations du public et à ses propres questions,
- motivé ses conclusions sur les aspects essentiels du projet,

Considérant :

- que l'enquête publique a été organisée dans le respect de la réglementation en vigueur et conformément à l'arrêté préfectoral la prescrivant, et qu'elle s'est déroulée sans incident,
- que le projet respecte la réglementation sur les installations classées auquel il est soumis,
- que le projet prend en compte de façon proportionnée les enjeux environnementaux du territoire concerné,
- que les mesures de prévention, réduction et compensation des éventuels effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé ont été analysées et sélectionnées et qu'elles font partie Intégrante du projet,
- qu'aucun élément connu ne permet de mettre en doute les capacités techniques et financières du groupe AIRBUS tant de conduire le projet que d'effectuer la remise en état du site après arrêt complet éventuel des installations,

le commissaire enquêteur émet un **AVIS FAVORABLE** à la demande de permis de construire présentée par la société AIRBUS OPERATIONS SAS, concernant le projet de plateforme logistique dénommée AIRLOG 2 à Cornebarrieu (31700), lieu-dit « Barquill », route de Colomiers.

Avis favorable sans réserve mais assorti de 10 recommandations :

Recommandation 1 : correction de chiffres : Dans le dossier d'enquête, mettre en cohérence les données chiffrées concernant l'augmentation du trafic routier générée par le projet ainsi que les capacités de rétention d'eaux d'extinction sur les dalles des cellules et des quais ;

Recommandation 1 bis : avenir de la ferme du Barquill : Le maintien de cette enclave risquant de retarder les éventuels projets d'extension future d'AIRBUS, les intérêts réciproques commandent de rechercher un compromis de cession à l'amiable

Recommandation 2 : % espaces verts : Dans le cadre de la gestion globale des superficies maintenues en espaces verts, chiffrer ces surfaces pour chaque projet afin de garantir le respect des normes imposées par le PLU ;

Recommandation 3 : seuils acoustiques : Diligenter une étude acoustique complémentaire au sud du barreau routier pour mesurer les effets sonores des bandes rugueuses en limite des habitations de Carroussal ;

Recommandation 4 : nappe phréatique : recueillir l'avis d'un hydrogéologue pour confirmer l'adéquation du choix d'une membrane poreuse en fond de bassin de rétention ;

Recommandation 5 : eau potable : réévaluer la prévision de consommation annuelle d'eau potable en y intégrant le remplissage des citernes et des canalisations d'eau incendie ;

Recommandation 6 : protection incendie : les systèmes de protection multiredondants étant à commandes automatiques ou manuelles, leur optimisation impliquera des fiches de tâche simples et précises et la formation des acteurs à l'intervention interne et externe ;

Recommandation 6 bis : défektivité du réseau public d'eau incendie : AIRBUS a préféré concevoir un dispositif de protection incendie autonome au vu de l'insuffisance du réseau public local. Cette insuffisance de pression/débit mérite d'être vérifiée par la commune de Cornebarrieu au cas où elle vulnérabiliserait d'autres installations industrielles ou ERP à leur insu.

Recommandation 7 : pannes électriques de secteur : Confirmer la fiabilité du réseau électrique en l'absence de groupes électrogènes de substitution ;

Recommandation 8 : sécurité aéronautique : communiquer à l'ENAC les études sur le risque potentiel d'éblouissement de la tour de contrôle et des pilotes par les panneaux photovoltaïques des ombrelles du parking VL.

Enfin, d'un point de vue plus général, le commissaire enquêteur :

- invite AIRBUS.OPERATIONS.SAS à tenir tous ses engagements notifiés dans le dossier d'enquête et dans son mémoire en réponse ;
- alerte le public et parties prenantes de l'actuel projet AIRLOG 2, les invitant à suivre les prochaines enquêtes publiques planifiées courant 2017 qui ne manqueront pas d'apporter des réponses à plusieurs questions abordées dans la présente enquête : DUP pour le dévoiement de la canalisation de Gaz du Barquil, Plan de Déplacement Urbain 2025-2030, PLUiH de Toulouse-Métropole .

Fait à Bressols, le 2 mars 2017

Le commissaire enquêteur

Jean-Guy Gendras

