



# Dossier de demande d'autorisation d'exploiter un centre logistique

Communes de Saint-Jory et Bruguières (31)

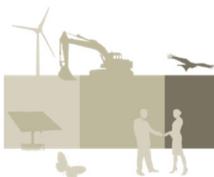


PJ 7- Note de présentation non technique

Référence : 95778  
Janvier 2021

[www.ectare.fr](http://www.ectare.fr)

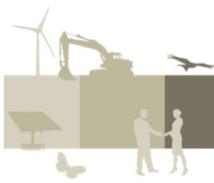




## SOMMAIRE

<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>5</b>
<b>2. PRESENTATION DU PROJET .....</b>	<b>6</b>
2.1. PRESENTATION DU DEMANDEUR .....	6
2.2. DESCRIPTION DU PROJET .....	7
2.3. CADRE REGLEMENTAIRE.....	17
<b>3. LE SITE ET SON ENVIRONNEMENT : ETAT ACTUEL.....</b>	<b>20</b>
3.1. LE MILIEU PHYSIQUE.....	21
3.2. LE MILIEU NATUREL .....	24
3.3. LE MILIEU HUMAIN .....	26
<b>4. SYNTHESE DES IMPACTS ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT ET SUR LA SANTE.....</b>	<b>33</b>
<b>5. APPRECIATION DES EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS.....</b>	<b>42</b>
5.1. IMPACTS CUMULES SUR LE SOL .....	42
5.2. IMPACTS CUMULES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES.....	43
5.3. IMPACTS CUMULES SUR LA BIODIVERSITE .....	44
5.4. IMPACTS CUMULES SUR LA CONSOMMATION D'ESPACE .....	44
5.5. IMPACTS CUMULES SUR LE TRAFIC ROUTIER .....	45
5.6. IMPACTS CUMULES SUR LE PAYSAGE.....	46
5.7. IMPACTS CUMULES SUR LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE .....	46
<b>6. VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS.....</b>	<b>48</b>
6.1. RISQUE NATUREL .....	48
6.2. RISQUE TECHNOLOGIQUE .....	50
<b>7. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIEES ET RAISONS DU CHOIX DU PROJET .....</b>	<b>52</b>
7.1. LES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION.....	52
7.2. RAISONS DES CHOIX DU PROJET .....	53
<b>8. METHODES ET AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT .....</b>	<b>56</b>
<b>9. ÉTUDE DE DANGERS .....</b>	<b>59</b>
9.1. SYNTHESE ET LOCALISATION DES POTENTIELS DE DANGERS INTERNES .....	59
9.2. ENJEUX ET ELEMENTS VULNERABLES .....	60
9.3. SCENARIOS ET MODELISATIONS .....	62
9.4. APPRECIATION DE LA MAITRISE DES RISQUES.....	66





## 1. PREAMBULE

Cette note de présentation non technique est requise par l'article R.181-13, 8<sup>e</sup> alinéa, du Code de l'Environnement, dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale.

Elle a pour objectif de présenter le dossier de demande d'autorisation environnementale de façon synthétique afin de le rendre plus accessible au public et de faciliter sa consultation dans le cadre de l'enquête publique.

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que ce document constitue une présentation et une synthèse du dossier de demande d'autorisation environnementale auquel il convient de se référer pour répondre à toute question particulière.

La note de présentation non technique aborde les points essentiels qui permettent de comprendre la motivation de la demande, son cadre réglementaire ainsi que les pièces réglementaires principales que sont l'étude d'impact et l'étude de dangers. Elle se décline donc suivant les thèmes suivants :

- la présentation du projet, qui comprend notamment une présentation du demandeur, une description du projet et le cadre réglementaire de la demande,
- l'étude d'impact,
- l'étude de dangers.



## 2. PRESENTATION DU PROJET

### 2.1. PRESENTATION DU DEMANDEUR

L'entreprise CARGO a été créée dans les années 1990 dans le sud-ouest de la France, par deux associés fondateurs qui ont développé un nouveau concept promotionnel clés en mains pour la grande distribution.

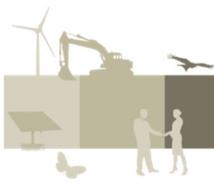
Elle s'est développée à travers la création de plusieurs filiales et par croissance externe, tout en diversifiant ses marchés et ses réseaux de distribution.

Aujourd'hui, le Groupe CARGO c'est :

- ✓ 15 filiales commerciales,
- ✓ 20 marques,
- ✓ 16 sites,
- ✓ 2 000 salariés,
- ✓ 400 millions d'euros de chiffre d'affaires,
- ✓ 130 magasins intégrés,
- ✓ 320 magasins adhérents.

L'activité du groupe s'articule autour de quatre pôles :

- le pôle services : ce pôle dédié aux différentes filiales comprend les services transverses regroupés au niveau de la Holding CARGO (Systèmes d'information, RH, paie, gestion financière, recherche et développement...) et les services stratégiques (logistique, représentation commerciale, merchandising et formation) ;
- le pôle grossiste : le groupe achète, stocke, conditionne et livre tous les distributeurs qui s'adressent majoritairement à une clientèle de particuliers (GSA/GSB/GSS, petits commerces indépendant) ; plus de 4 500 containers sont traités chaque année et les articles commercialisés appartiennent principalement aux univers « Équipement de la maison/ménage/bricolage/décoration de la maison » ;
- le pôle distribution directe : le groupe commercialise des articles « Déco, loisirs, cadeaux et produits pour la maison » auprès d'une clientèle de particuliers à travers plus de 130 magasins détenus en propre, aux enseignes CENTRAKOR, ZOE CONFETTI et C'EST DEUX EUROS et à travers plus de 320 magasins indépendants, tous adhérents des centrales de référencement CENTRAKOR STORES et ZOE CONFETTI ;
- le pôle fabrication : afin de mieux répondre aux besoins du marché en termes de produits fabriqués en France, le groupe s'est doté de deux unités de production : l'une située à St Benoit du Sault SITRAM (fabrication d'autocuiseurs et d'accessoires de cuisson) et l'autre à Oloron-Ste-Marie LAULHERE (fabrication de Béret).



## 2.2. DESCRIPTION DU PROJET

---

### 2.2.1. Principes du projet

En 2015, le Groupe CARGO a décidé d'investir dans la création d'une plateforme logistique permettant à ses filiales de se développer sans avoir à se soucier de contraintes logistiques, qui constituent souvent le problème principal à l'accroissement ou la création de nouvelles activités.

Le projet consiste à mettre à disposition des filiales un outil très moderne proche géographiquement de leurs activités, leur permettant de :

- stocker à moindre coût leurs variations de marchandise ;
- optimiser les mutualisations entre sociétés ;
- pouvoir rivaliser avec les plus grosses sociétés sur l'automatisation ;
- disposer d'une grande capacité d'extension.

En parallèle, plusieurs filiales du groupe CARGO, spécialisées dans l'import et la commercialisation de produits de consommation courante (jouets, articles de cuisine, décorations de Noël, articles plein air, loisirs créatifs, bricolage, textile et produits de droguerie, parfumerie et hygiène) ont connu une très forte progression ces dernières années, ce qui les a amené à démultiplier leurs entrepôts logistiques avec de forts impacts sur leur organisation logistique et la démultiplication des transferts de stock nécessaire à leur activité. Il a donc paru évident de regrouper certaines de ses activités sous un même toit, et profiter par la même de créer un siège social.

### 2.2.2. Organisation et gestion du site

#### 2.2.2.1. Organisation des bâtiments

L'activité consistera en la réception, l'entreposage, le stockage, la préparation de commandes et l'expédition de produits secs. Ces produits seront conditionnés et emballés à l'origine par les fournisseurs et ne subiront aucune transformation sur le site, hors les opérations de réemballage/réassemblage dans les nouveaux présentoirs.

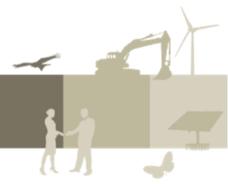
Le bâtiment d'activité sera subdivisé en deux parties distinctes :

- une partie avec deux cellules de grande hauteur, dédiées au stockage qui sera automatisé ; ces cellules seront associées à une cellule affectée au déchargement et à l'expédition des produits ;
- une partie avec deux autres cellules dédiées au conditionnement et au stockage.

De plus, au nord, au sud et à l'est, 3 petits bâtiments seront accolés. Ils abriteront essentiellement des locaux sociaux.

Les réserves sprinkler et les locaux techniques associés ainsi que la réserve incendie se situeront dans l'angle sud-ouest du bâtiment logistique.

Des quais pour semi-remorques seront aménagés essentiellement à l'ouest.



Un bâtiment de bureaux, indépendant, se situera au nord-ouest du site.



Figure 1 : Photomontage du projet

L'accès au bâtiment logistique se fera par l'Avenue de L'Euro. Cette voie permettra d'accéder directement à l'A62 par l'échangeur de Saint-Jory.

L'entreprise aura la capacité de stocker simultanément :

- près 122 000 m<sup>3</sup> de produits secs au niveau des cellules de grande hauteur ;
- 7 500 m<sup>3</sup> de produits secs au niveau des autres cellules, où seront effectuées les opérations de vidage/reconditionnement/remplissage.

Ces marchandises seront par exemple des articles de sport, des textiles, des jouets, des meubles, des ustensiles de cuisine, de l'outillage, ...

La vocation du bâtiment étant la logistique, les produits stockés peuvent être très divers, soumis aux variations saisonnières, aux marchés négociés avec les clients, à l'évolution dans le temps des marchandises. Il peut s'agir d'articles de conditionnement ou produits finis.

#### 2.2.2.2. Organisation du site

Le centre logistique comprendra les éléments suivants :

- un bâtiment principal disposé suivant deux volumes de forme rectangulaire accolés :
  - le premier, situé au nord, sera séparé en deux zones comprenant deux cellules de stockage de grande hauteur et une zone de réception et d'expédition ;
  - le second, situé au sud ;
- un bâtiment servant de bureaux « Siège » pour des services administratifs ;
- plusieurs parkings :
  - un parking de 80 places au nord-ouest du site, à proximité du bâtiment de bureaux « Siège » ;

- un parking de 60 places, accolé en limite nord-ouest du bâtiment principal ;
- un parking de 183 places en bordure nord-est du bâtiment principal ;
- un parking de 56 places à l'est du bâtiment principal ;
- plusieurs bassins permettant une gestion des eaux pluviales du site.

Par ailleurs, le projet prévoit l'implantation d'une centrale photovoltaïque sur la toiture du bâtiment logistique, sur une surface d'environ 40 000 m<sup>2</sup>.

L'accès au bâtiment logistique se fera au sud-est du site depuis l'avenue de l'Euro tandis que l'accès au bâtiment de bureaux « Siège » se fera au nord-ouest du site depuis le Chemin du Parc.

On distinguera :

- des accès différenciés pour chaque type de flux depuis l'Avenue de l'Euro ;
- les entrées et sorties du parking du personnel et des visiteurs seront traitées par une voie dissociée pour la sortie et une circulation indépendante à travers toute la zone de stationnement ;
- la voie des poids lourds fera le tour de la plateforme ;
- un cheminement piéton sera aménagé en pied du bâtiment et reliera la sortie du site.

Au niveau du bâtiment « Siège » :

- l'accès sera indépendant depuis le chemin du Parc ;
- il y aura un stationnement autonome devant le bâtiment ;
- pas de liaison avec le trafic de la plateforme logistique.

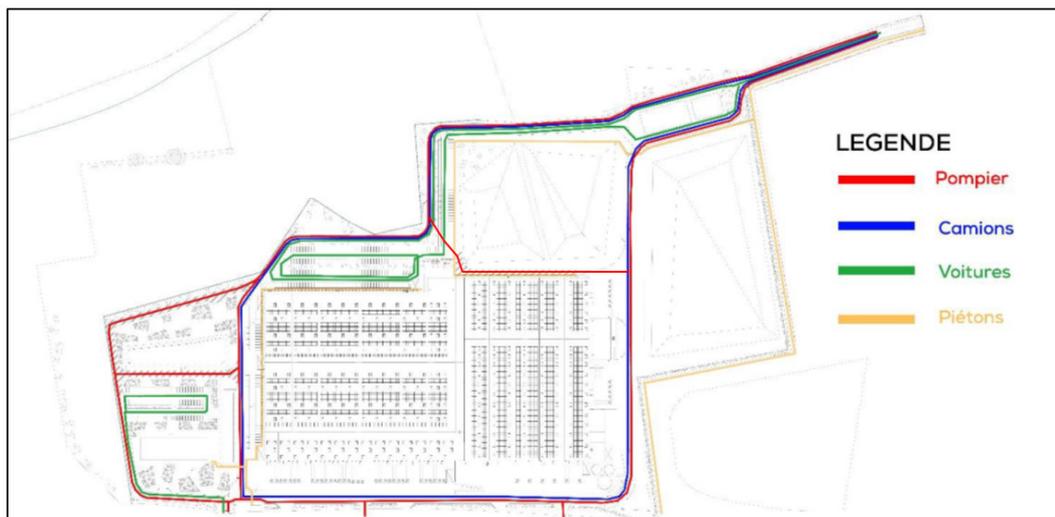


Figure 2 : Schéma des différents accès et voies de circulation



Depuis le chemin des Cabanes, une voie douce sera aménagée pour permettre la liaison de cette voie à l'avenue de l'Euro.



Figure 3 : Représentation de la voie douce au sud du site

### 2.2.2.3. Zones laissées en état et espaces verts

Seule une part des terrains, propriété de la société CARGO, sera aménagée. En effet, majoritairement au nord et au nord-est du site, des parcelles en zone inondable et en zone agricole, seront exclues de la zone clôturée du site et ne feront l'objet d'aucune construction.

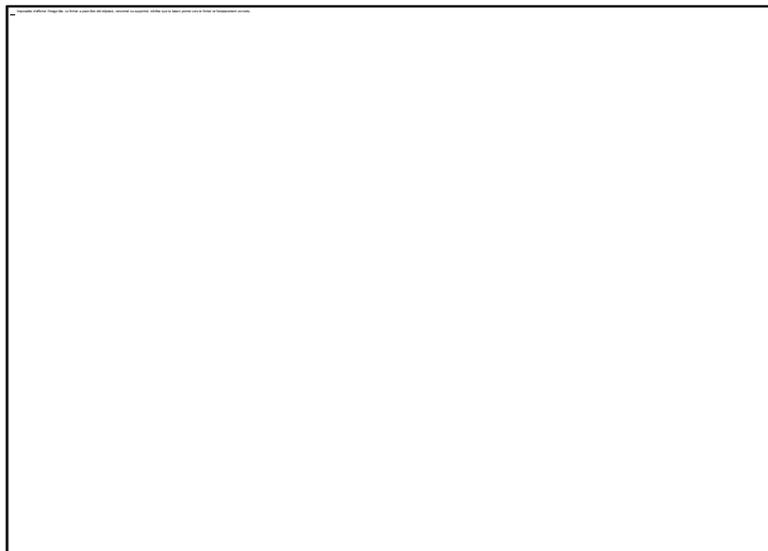
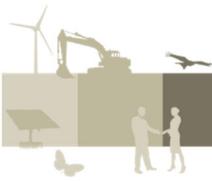


Figure 4 : Emprise foncière des terrains et emprise du projet ICPE



Le long de l'Hers, les grands arbres seront conservés. De même tout le terrain sera conservé et entretenu en l'état. Les zones humides identifiées lors des études seront protégées. Une mission de conception a été confiée à un paysagiste afin de soigner l'intégration du centre logistique dans le paysage. Des espaces verts, d'une surface de près de 67 500 m<sup>2</sup>, seront aménagés. Ils seront engazonnés et plantés d'arbres et arbustes. Des arbres de haute tige, d'espèces locales seront plantés en périphérie des voiries et parkings.

Des merlons seront aménagés pour stocker les terres issues des terrassements, ils seront positionnés au sud-est et au sud du bâtiment logistique. Ils seront semés afin de créer des prairies de fauche.

À l'ouest et au sud, le long du chemin du Parc et du chemin de Cabannes, une bande verte sera plantée par des haies, protégeant de la vue le trafic routier des quais de déchargement.

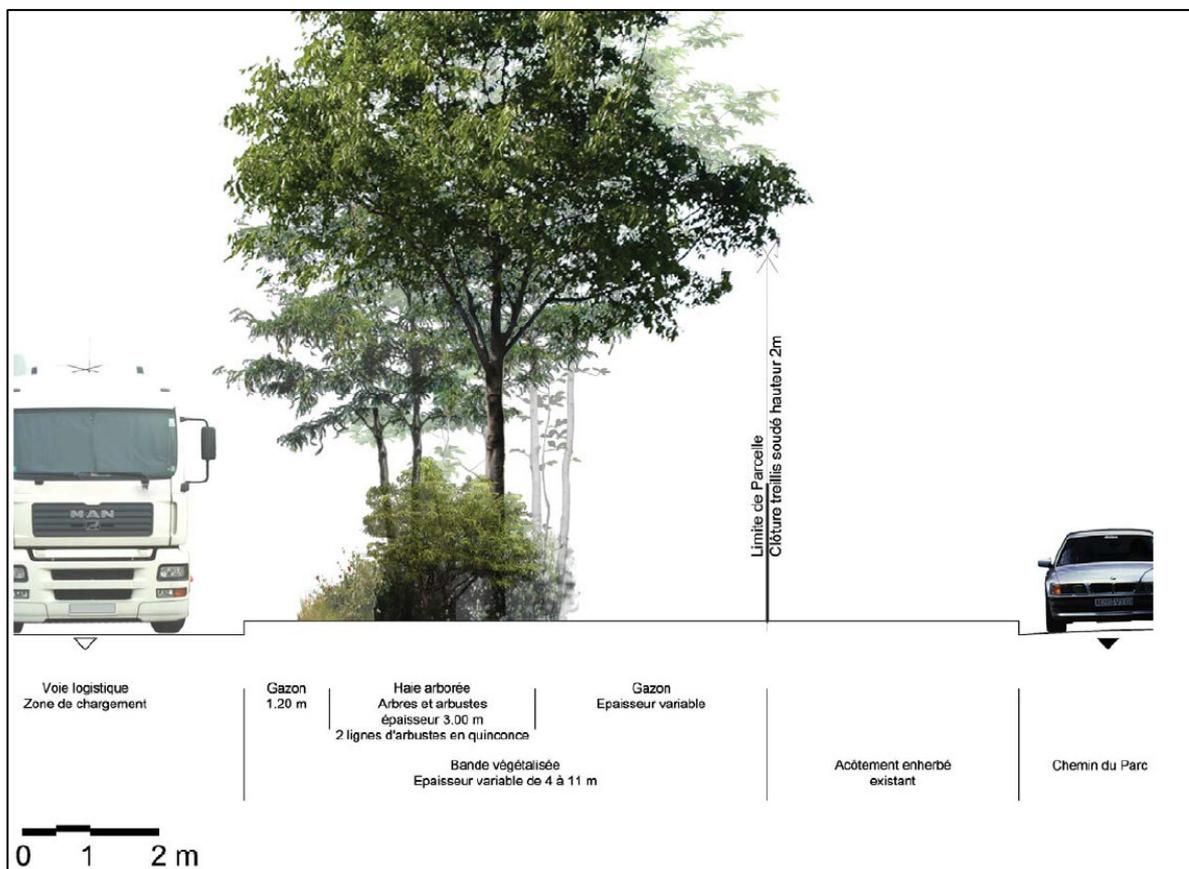


Figure 5 : Aménagement paysager le long des chemins du Parc et des Cabanes

#### 2.2.2.4. Intégration paysagère du projet

Le bâtiment de centre logistique sera intégré dans son environnement, en limitant l'impact dans le paysage, notamment depuis les voisinages directs, routes et champs à proximité, mais aussi depuis les côteaux entre Saint-Sauveur et Bruguières à l'Est. Pour cela des principes de végétalisation des limites ainsi que des zones de parking et espaces verts ont été mis en place en privilégiant le recours à des essences d'arbres locales, plantées par bosquets, constituant des filtres visuels et masses boisées.



Figure 6 - Plan masse du projet

Au Sud et à l'Ouest les limites du projet seront plantées de bandes arbustives derrière les clôtures en treillis soudés.



Figure 7 - Vue de l'angle Sud-Ouest de la parcelle depuis le Chemin du Parc – vue à maturité des plantations

A niveau des limites Est et Nord en contact direct avec les parcelles agricoles avoisinantes ces dernières seront plantées d'arbres en bosquets ou isolés.

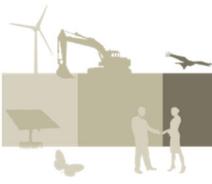


Figure 8 - Vue depuis l'espace agricole au Nord – vue à maturité des plantations



Figure 9 - Vue depuis l'espace agricole au Nord-Est – vue à maturité des plantations

La palette végétale envisagée pour les aménagements paysagers du site est composée principalement d'essences indigènes. Le but de l'aménagement paysager et de ce choix d'essences est d'assurer une bonne intégration du projet dans un contexte péri-urbain et de zones agricoles à caractère rural.

Des essences adaptées au climat local sont aussi un moyen de garantir une meilleure reprise et pousse sur le long terme, l'ensemble des végétaux étant arrosés les premières années.

#### 2.2.2.5. Gestion des eaux

Les eaux usées seront dirigées par le biais de canalisation vers une station de relevage au sud du site permettant de diriger ces dernières vers le réseau communal afin qu'elles soient traitées en station d'épuration.

La gestion des eaux pluviales sera assurée par le biais de 6 bassins répartis sur le site.

#### 2.2.2.6. Personnel et horaires

Les horaires de travail seront les suivants : du lundi au vendredi, les jours ouvrables de 6h00 à 21h00, avec 2 équipes travaillant 7h00 chacune. La nuit et le samedi, 2 techniciens seront présents sur le site afin de contrôler le bon fonctionnement du système de mécanisation et d'entretenir ce dernier.

La plate-forme logistique emploiera 160 personnes sur le site se répartissant de la façon suivante :

- 48 personnes dans les trois bureaux attenant au bâtiment logistique ;



- 112 personnes dans les cellules 1, 4 et 5 affectées au déchargement, à l'expédition et au conditionnement des produits ;
- 2 à 4 personnes dans les cellules 2 et 3. Ces cellules étant entièrement automatisées, la présence de personnel sera limitée à la maintenance de l'outil.

Aux personnes employées sur la plateforme logistique viendront s'ajouter celles présentes dans le bâtiment administratif implanté sur le site, soit 75 personnes.

Il faut ajouter à cette liste la présence régulière des chauffeurs des différentes entreprises de transport qui effectuent des livraisons ou des enlèvements (ces personnes resteront hors des zones de stockage couvertes).

## 2.2.3. Produits et activités du site

### 2.2.3.1. Les produits

Le bâtiment est prévu pour être utilisé en tant qu'entrepôt général, les produits relevant de ce type de stockage étant des biens manufacturés de l'industrie et/ou de la grande distribution. Ces marchandises seront par exemple des articles de sport, des textiles, des jouets, des meubles, des ustensiles de cuisine, de l'outillage, ...

L'exploitant établira la liste des produits stockés avec leur répartition dans les zones de stockage.

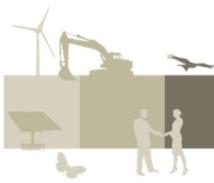
La liste détaillera la nature des marchandises, en grande catégorie, en relation avec le classement au titre des Installations Classées Pour l'Environnement :

- solides inflammables ;
- aérosols inflammables ;
- liquides inflammables ;
- gaz inflammables ;
- papiers, cartons (hors emballages associés à d'autres marchandises) ;
- bois ;
- plastiques et polymères.

Les produits et les emballages stockés pour lesquels la demande d'autorisation est déposée, sont composés globalement de :

- combustibles solides : bois, papiers, cartons, plastiques, cuir, ...
- non combustibles : porcelaine, verre, métal, ...
- liquides et aérosols inflammables : briquets, parfum d'ambiance pour voiture, huiles pour la mécanique ou dégrissant en aérosol.

Les liquides, solides, gaz et aérosols inflammables seront numériquement identifiés et physiquement positionnés dans des zones restreintes dédiées.



Les stocks seront gérés informatiquement grâce à un logiciel de suivi de gestion d'entrepôt. Ce logiciel permet de réceptionner, d'adresser les produits reçus, d'honorer en préparation les commandes et de les expédier.

### 2.2.3.2. Description de l'activité

Le schéma présenté ci-dessous permet de décrire l'activité qui sera mise en œuvre au niveau de la plateforme logistique :

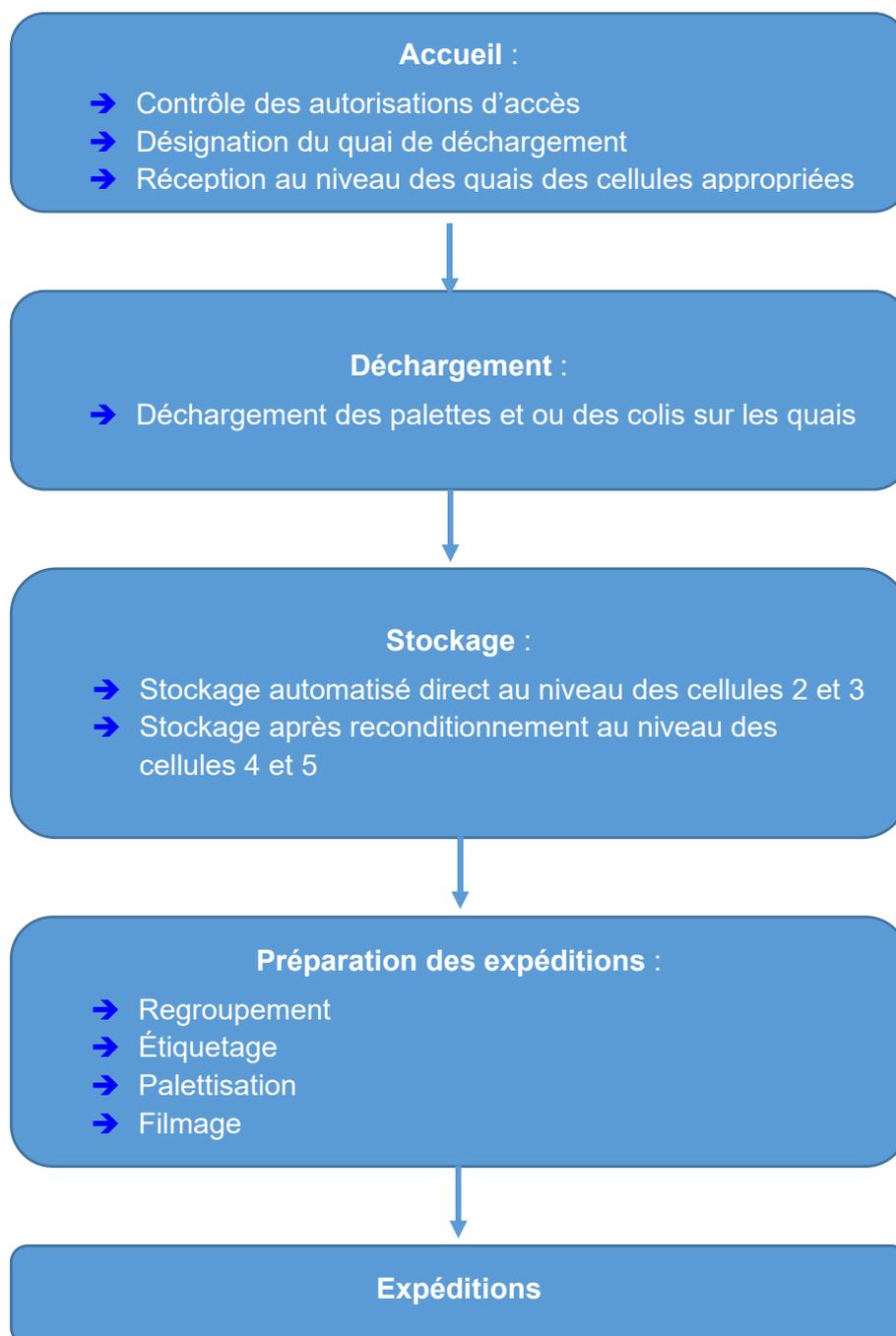


Figure 10 : Schéma du process d'exploitation du centre logistique



Les produits seront acheminés sur site par des camions. L'accès des camions sur la plateforme se fera par un portail géré par un contrôle d'accès avec lecture de plaques, et accueil multilingues interactif.

Les camions rejoindront ensuite le bâtiment dans lequel sera entreposé leur chargement en se positionnant sur le numéro de quai indiqué par la borne d'accueil.

La mise à quai se fera au niveau d'une zone de manœuvre suffisamment large, au niveau des cellules concernées, suivant un marquage au sol délimitant l'emplacement du camion au niveau de chaque quai.

Chaque quai sera muni de sas d'étanchéité permettant de maintenir une isolation entre l'intérieur du camion et le bâtiment.

Les marchandises seront déchargées au niveau de quais adaptés. Une personne de l'entreprise ouvrira alors le rideau sectionnel du quai après avoir vérifié par un hublot la présence du camion au niveau du bon quai.

Les palettes et colis seront déchargés des camions par des caristes équipés de chariots de manutention autoportés.

En cellule 1, seront réceptionnés les colis et palettes qui ne nécessitent pas de reconditionnement en vue de leur stockage. Après déchargement, ils seront scannés en vue de leur stockage au niveau des cellules 2 et 3, de grande hauteur, entièrement mécanisées, avec une capacité de stockage totale de 80 000 palettes.

Au niveau des deux autres cellules de réception et stockage, les produits après avoir été scannés seront ensuite vidés puis reconditionnés par type de produit. Les cartons seront ensuite répartis par le biais de tapis sur deux zones de stockages : stockage de cartons pleins, ou stockage temporaire de cartons incomplets. Ces derniers seront complétés lorsque des produits identiques seront réceptionnés. Une fois le nombre de cartons pleins d'une référence atteint, ils seront regroupés pour constituer une palette et celle-ci sera envoyée vers les cellules de stockage de grande hauteur.

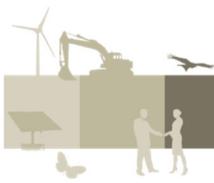
Les produits seront repris via les différents systèmes mécanisés selon les différentes zones de stockage et regroupés en fonction des commandes des différents magasins à approvisionner. Les palettes ainsi formées seront filmées avec un film plastique et seront ensuite chargées dans des camions qui accosteront au niveau des quais. Le processus de chargement sera identique à celui du déchargement.

### 2.2.3.3. Activités et locaux annexes

Les batteries des engins de manutention seront rechargées chaque nuit dans un local adapté à cette utilisation, situé au sud-est du site. Dix chargeurs seront employés sur le site.

Un local de sprinklage sera disposé à côté d'un réseau DICl (Défense Intérieure Contre l'Incendie) composé de 2 cuves sprinkler de 780 m<sup>3</sup> et d'un réseau DECI (Défense Extérieure Contre l'Incendie) composé d'une réserve incendie de 1200 m<sup>3</sup>. Il abritera les installations nécessaires au fonctionnement du système d'extinction automatique.

A proximité de l'angle nord-ouest du bâtiment logistique, sera implantée une zone de stockage extérieure de palettes d'environ 130 m<sup>2</sup>.



## 2.3. CADRE REGLEMENTAIRE

---

### 2.3.1. Demande d'autorisation environnementale

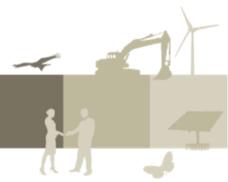
Le centre logistique projeté par le Groupe CARGO, objet du présent dossier, est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Le dossier de demande d'autorisation environnementale est donc déposé en application de l'article L181-1 du Code de l'Environnement. Plus précisément, le projet est visé :

- au 1° de l'article L181-1 et à l'article L214-3, en tant que « installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles »
- au 2° de l'article L181-1, en tant que « Installation Classée pour la Protection de l'Environnement » (ICPE).

En application des articles R181-13 et D181-15-2 du Code de l'Environnement et de l'arrêté du 28 mars 2019 fixant le modèle national de la demande d'autorisation environnementale, le dossier de demande d'autorisation est composé des éléments suivants et complété d'une pièce comprenant les annexes :

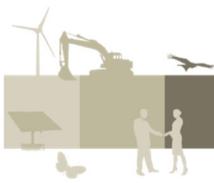
- **Le Cerfa 15964\*01** de demande d'autorisation environnementale.
- **Les documents cartographiques**, comprenant :
  - **la pièce n°1 : un plan de situation du projet**, à l'échelle 1 / 25 000,
  - **la pièce n°2 : la liste des éléments graphiques**, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier,
  - **la pièce n°48 : un plan d'ensemble** à l'échelle de 1 / 1 2 000.
- **Pièce n°3 : les attestations foncières** justifiant de la maîtrise foncière du terrain.
- **Pièce n°4 : l'étude d'impact**, rédigée en application de l'article R122-2 du Code de l'Environnement.
- **Pièce n°7 : la note de présentation non technique.**
- **Pièce n°46 : la description des procédés de fabrication, des matières utilisées, des produits fabriqués.**
- **Pièce n°47 : les capacités techniques et financières** du Groupe CARGO.
- **Pièce n°49 : l'étude de dangers**, comprenant notamment les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident.
- **Pièce n°62 et 63 : les conditions de remise en état du site lors de l'arrêt définitif de l'exploitation et l'avis du propriétaire des terrains et du maire sur la remise en état.**



### 2.3.2. Rubriques ICPE concernées par le projet

Les rubriques de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (Article R511-9 du Code de l'Environnement) concernées par les activités du site sont les suivantes :

Désignation	Numéro de rubrique	Critères propres	Régime	Rayon d'affichage
Solides inflammables, la quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 2. Supérieure à 50 kg mais inférieure à 1 t	1450-2	940 kg (entre 50 kg et 1 t)	Déclaration	-
Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts, le volume des entrepôts étant : 1. Supérieur ou égal à 300 000 m <sup>3</sup>	1510-1	Volume > 300 000 m <sup>3</sup>	Autorisation	1 km
Dépôts de papiers, cartons ou matériaux combustibles analogues, le volume susceptible d'être stocké étant : 3. Supérieur à 1 000 m <sup>3</sup> mais inférieur ou égal à 20 000 m <sup>3</sup>	1530-3	3 583 m <sup>3</sup>	Déclaration	-
Stockage de bois ou de matériaux combustibles analogues, le volume susceptible d'être stocké étant : 3. Supérieur à 1 000 m <sup>3</sup> mais inférieur ou égal à 20 000 m <sup>3</sup>	1532-3	3 863 m <sup>3</sup>	Déclaration	-
Stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50% de polymères : 1. A l'état alvéolaire ou expansé tels que mousse de latex, de polyuréthane, de polystyrène, etc., le volume susceptible d'être stocké étant : c) Supérieur ou égal à 200 m <sup>3</sup> mais inférieur à 2 000 m <sup>3</sup>	2663-1-c	522 m <sup>3</sup>	Déclaration	-
Stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50% de polymères : 2. Dans les autres cas et pour les pneumatiques, le volume susceptible d'être stocké étant : b) Supérieur ou égal à 10 000 m <sup>3</sup> mais inférieur à 80 000 m <sup>3</sup>	2663-2-b	16 609 m <sup>3</sup>	Enregistrement	-



### 2.3.3. Rubrique IOTA concernée par le projet

Les rubriques suivantes de l'article R214-1 du Code de l'Environnement (IOTA) sont concernées par le projet :

- **1.1.1.0.** : Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau : implantation de piézomètres (D), le projet est soumis à **Déclaration**.
- **2.1.5.0.** : Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : 16 ha 82 a 19 ca, le projet est soumis à **Déclaration**.

Le point de rejets sera situé au sud-est du site, ces coordonnées géographiques seront les suivantes :

- X : 570569.815
- Y : 6293425.465



### 3. LE SITE ET SON ENVIRONNEMENT : ETAT ACTUEL

Le projet de création du centre logistique est localisé essentiellement sur la commune de Saint-Jory dans le département de la Haute-Garonne (31). Il est directement implanté sur la « Plaine de l'Hers » et à proximité immédiate de la zone industrielle EURONORD à 21 km au nord-ouest de Toulouse.

Le site est implanté en limite est du territoire communal de Saint-Jory, il est bordé à l'est par le cours de « l'Hers mort », affluent direct de la Garonne. Le secteur d'étude jouxte également l'autoroute A62, qui relie Toulouse à Bordeaux.

Le projet occupe une surface d'environ 23 ha et se trouve à près de 2 km du centre du bourg de Saint-Jory, dans une zone industrielle.

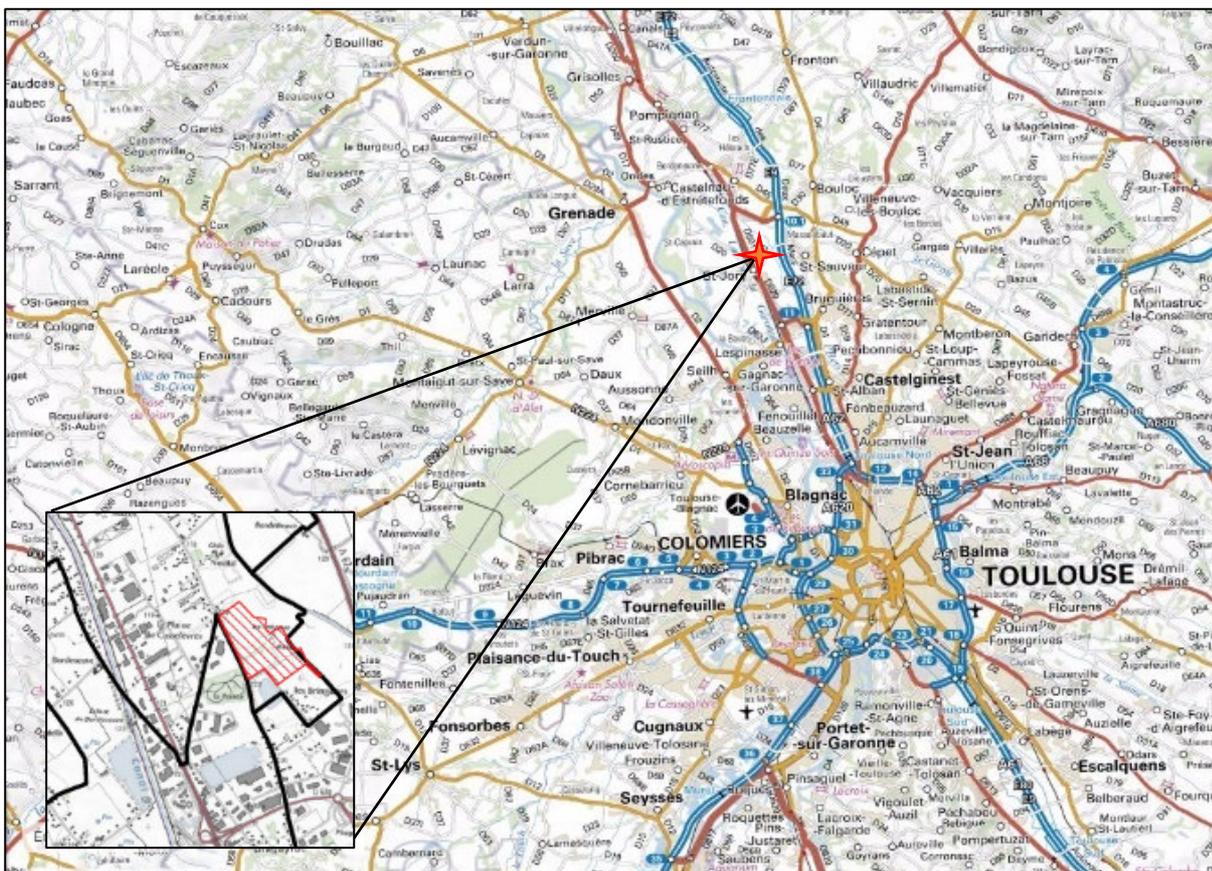
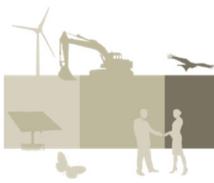


Figure 11 : Localisation du projet (source : Géoportail)



## 3.1. LE MILIEU PHYSIQUE

Thèmes : géologie, topographie, risques naturels, eaux souterraines et de surface, climat...

### 3.1.1. Contexte géologique et pédologique

Le projet est implanté dans la basse plaine de la Garonne, au niveau des alluvions quaternaires et modernes. Sur le substratum molassique, que l'on retrouve entre 1 et 4 m de profondeur environ, reposent des graves à matrice limono-argileuse, puis des limons d'inondation et enfin de la terre végétale. Notons que le secteur sud-est du terrain correspond à une zone de comblement d'une ancienne gravière dans laquelle on retrouve des remblais renfermant essentiellement des débris de construction, recouverts de terre végétale. La caractérisation de ces remblais a mis en avant une contamination localisée par des hydrocarbures, ces derniers feront l'objet d'une attention particulière.

Les sols sont relativement pauvres et ne présentent pas de sensibilité particulière.

⇒ Enjeu faible vis-à-vis de la géologie et des sols

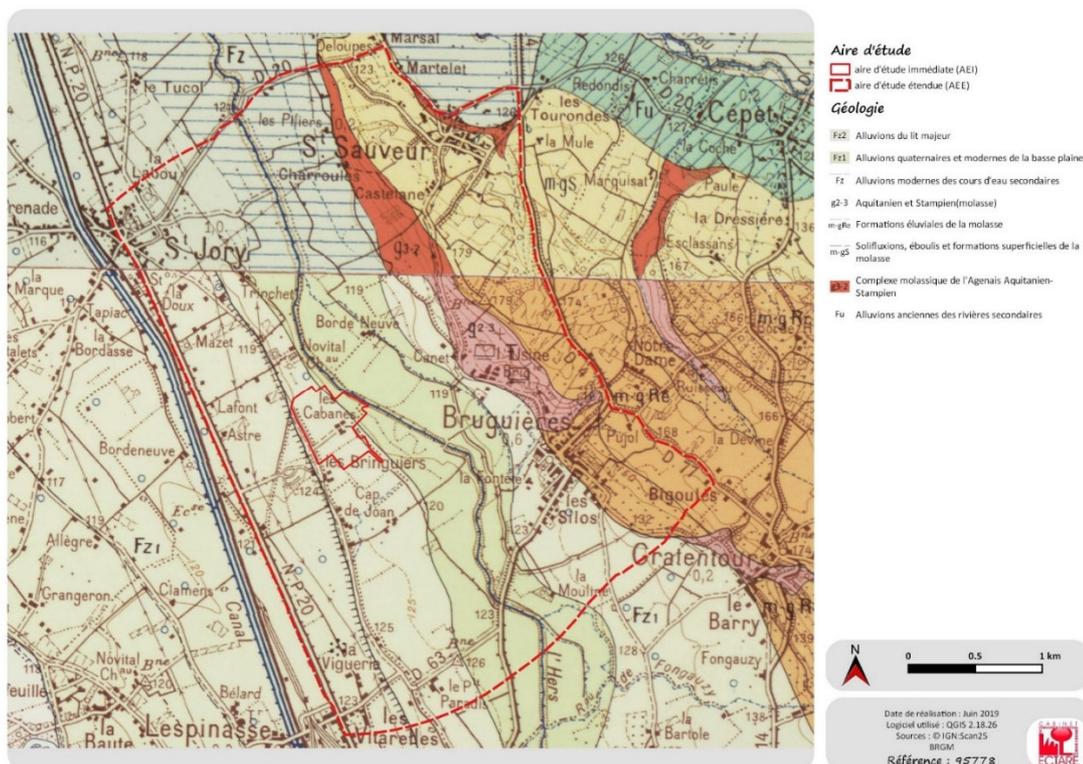


Figure 12 : Contexte géologique

### 3.1.2. Topographie

La topographie du site présente une très légère pente orientée sud-ouest/nord-est. Le relief varie de 121,5 m NGF à 118,2 m NGF.

⇒ Enjeu très faible vis-à-vis de la topographie



### 3.1.3. Eaux souterraines et de surface

Aucun écoulement ne marque les terrains du projet. Seul le cours d'eau de l'Hers mort se trouve en limite est du projet. La qualité des eaux, globalement moyenne, est à préserver. Il existe plusieurs captages d'eau superficielle pour l'alimentation en eau potable qui prélèvent les eaux du Canal Latéral à la Garonne et d'une gravière à environ 4 km au nord-ouest du projet. Les eaux souterraines montrent une sensibilité particulière en raison de la présence relativement superficielle de la nappe alluviale dans le secteur du projet. Le captage prélevant les eaux souterraines pour l'alimentation en eau potable le plus proche est situé à 8 km au nord-ouest du projet.

⇒ **Enjeu modéré concernant les eaux superficielles à faible pour les eaux souterraines**

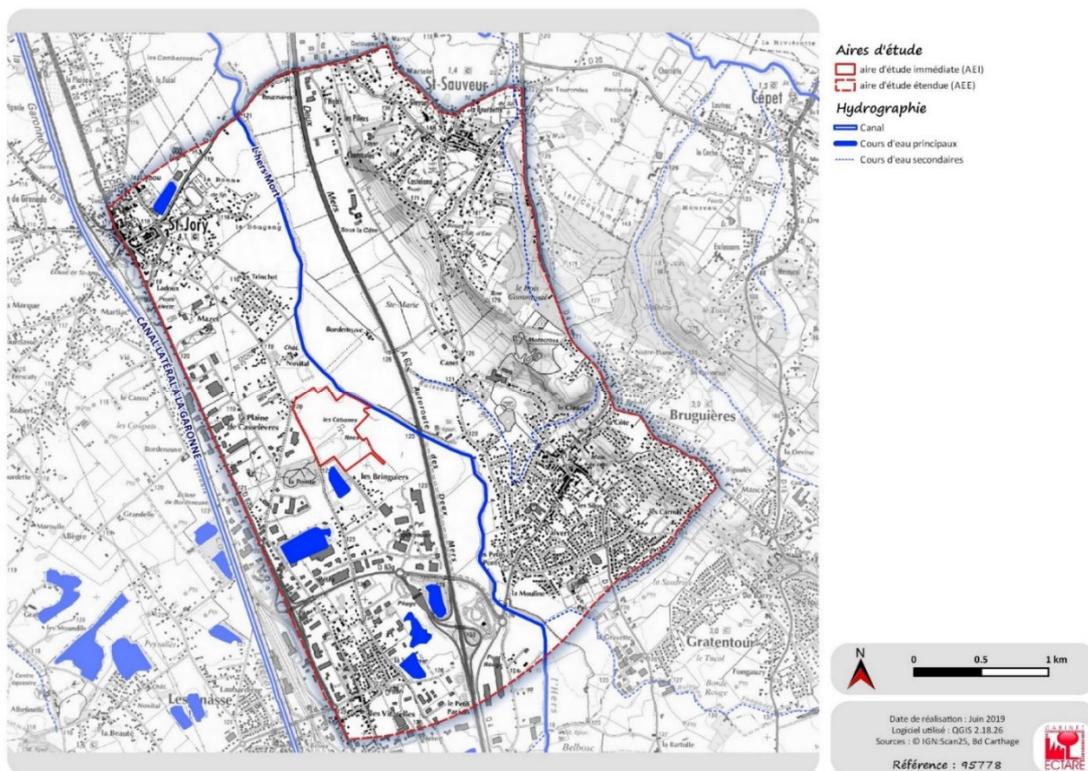


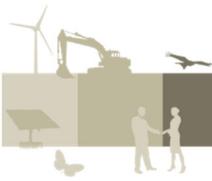
Figure 13 : Contexte hydrographique

### 3.1.4. Contexte climatologique

Le climat de la région toulousaine est caractérisé par des influences continentales, méditerranéennes et océaniques qui alternent sans cesse et peuvent contraster rapidement. Il est caractérisé par un hiver doux et moyennement pluvieux, auquel succède un printemps très humide. Les précipitations sont réparties sur l'ensemble de l'année avec un quart d'entre elles concentré en mai. Des averses orageuses caractérisent également le secteur, en période estivale.

Les vents dominants apportent soit fraîcheur et humidité lorsqu'ils viennent de l'ouest et du nord-ouest, soit chaleur et sécheresse pour le vent d'Autan venant du sud-est.

⇒ **Enjeu négligeable vis à vis du contexte climatologique**



### 3.1.5. Risques naturels

Une partie du périmètre du projet, en bordure de l'Hers mort, est localisée en zone inondable et caractérisée par une « contrainte faible hors zone urbanisée » au PPRI de la commune de Saint-Jory. Seuls les aménagements autorisés dans le PPRI sont envisagés dans le cadre du projet. Cette partie du périmètre du projet est également concernée par le risque de rupture du barrage de l'Estrade (la Ganguise), dont l'onde de submersion suivrait le cours de l'Hers mort. Il existe également un risque de retrait-gonflement des argiles dans le secteur du projet et la commune est couverte par un PPR sécheresse dont les prescriptions seront prises en compte lors de la mise en œuvre du projet.

Enfin, la commune de Saint-Jory est située en zone de sismicité 1, soit très faible, dans laquelle aucune protection particulière n'est à appliquer.

#### ⇒ Enjeu fort concernant les risques naturels

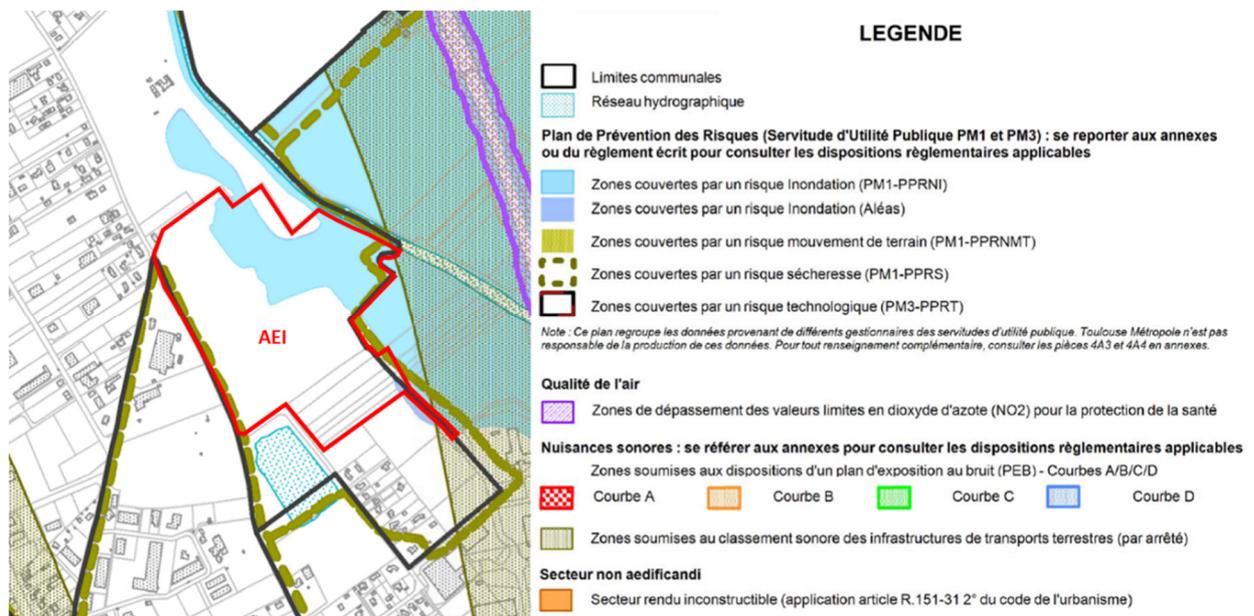


Figure 14 : Plan de prévention des risques intégrés et mentionnés au PLUI-H Toulouse métropole



## 3.2. LE MILIEU NATUREL

Thèmes : territoire à enjeux environnementaux, habitats, flore, faune...

### 3.2.1. Milieux naturels protégés et inventoriés

Aucun zonage de protection ni aucun zonage d'inventaire ne concerne le périmètre du projet. Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 2,8 km à l'ouest du projet. Il s'agit de la Zone Spéciale de Conservation « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » (FR 7301822).

La ZNIEFF<sup>1</sup> la plus proche est située à 2,7 km à l'ouest des terrains étudiés. Il s'agit de la ZNIEFF de type I « La Garonne de Montréjeau jusqu'à Lamagistère » (code régional : Z2PZ0316).

Tous les zonages Natura 2000, de protection et d'inventaire concernent le cours d'eau de la Garonne et ses milieux associés situés à l'ouest du projet.

⇒ Enjeu faible vis-à-vis des espaces protégés et inventoriés

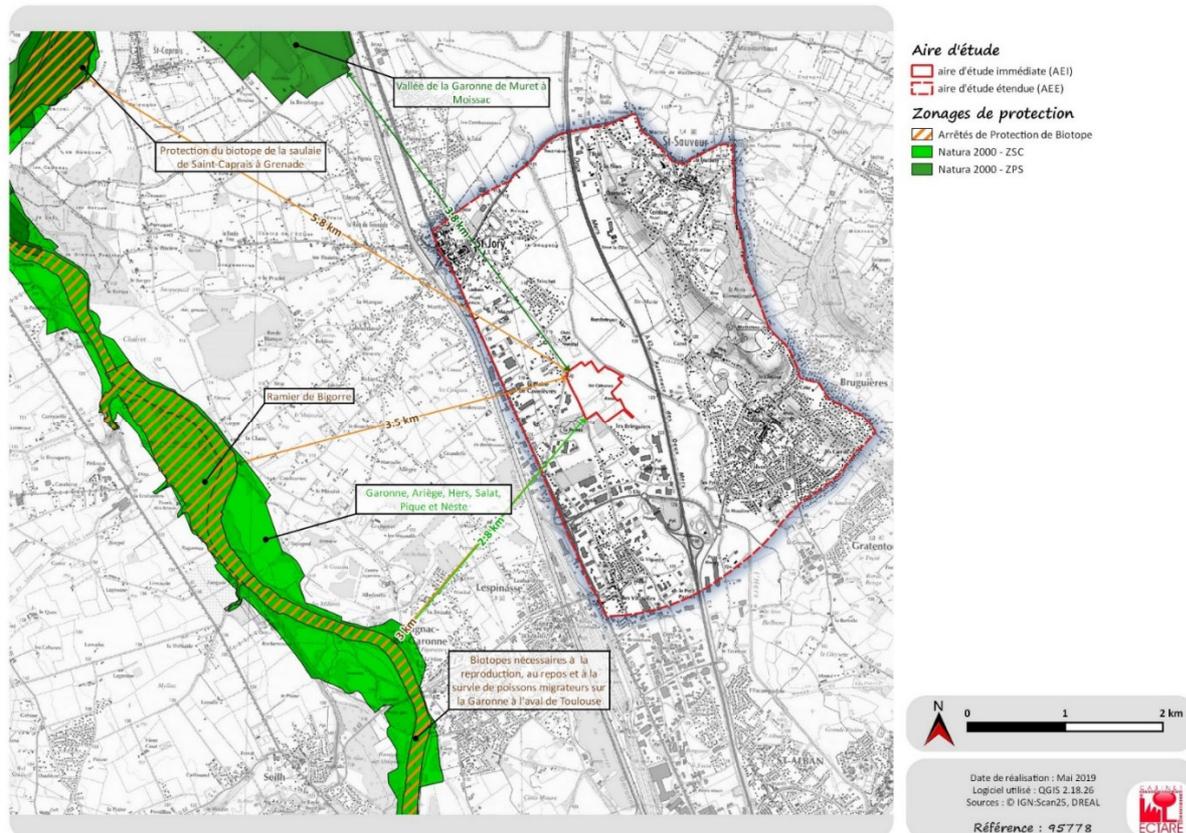
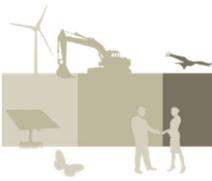


Figure 15 : Zonages Natura 2000 à proximité du projet

<sup>1</sup> Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique



### 3.2.2. Habitat, faune et flore

Les terrains du projet sont majoritairement composés de milieux ouverts remaniés et perturbés par l'activité humaine, présentant une diversité floristique faible. À noter tout de même la présence d'une zone humide temporaire au nord-est. Cette formation présente diverses espèces végétales hygrophiles et est potentiellement favorable à la petite faune aquatique (amphibiens notamment). Enfin, quelques haies et vieux arbres participent au fonctionnement écologique local.

Neuf espèces végétales envahissantes ont été notées sur les terrains étudiés.

⇒ **Enjeu moyen à très faible concernant les habitats et la flore**

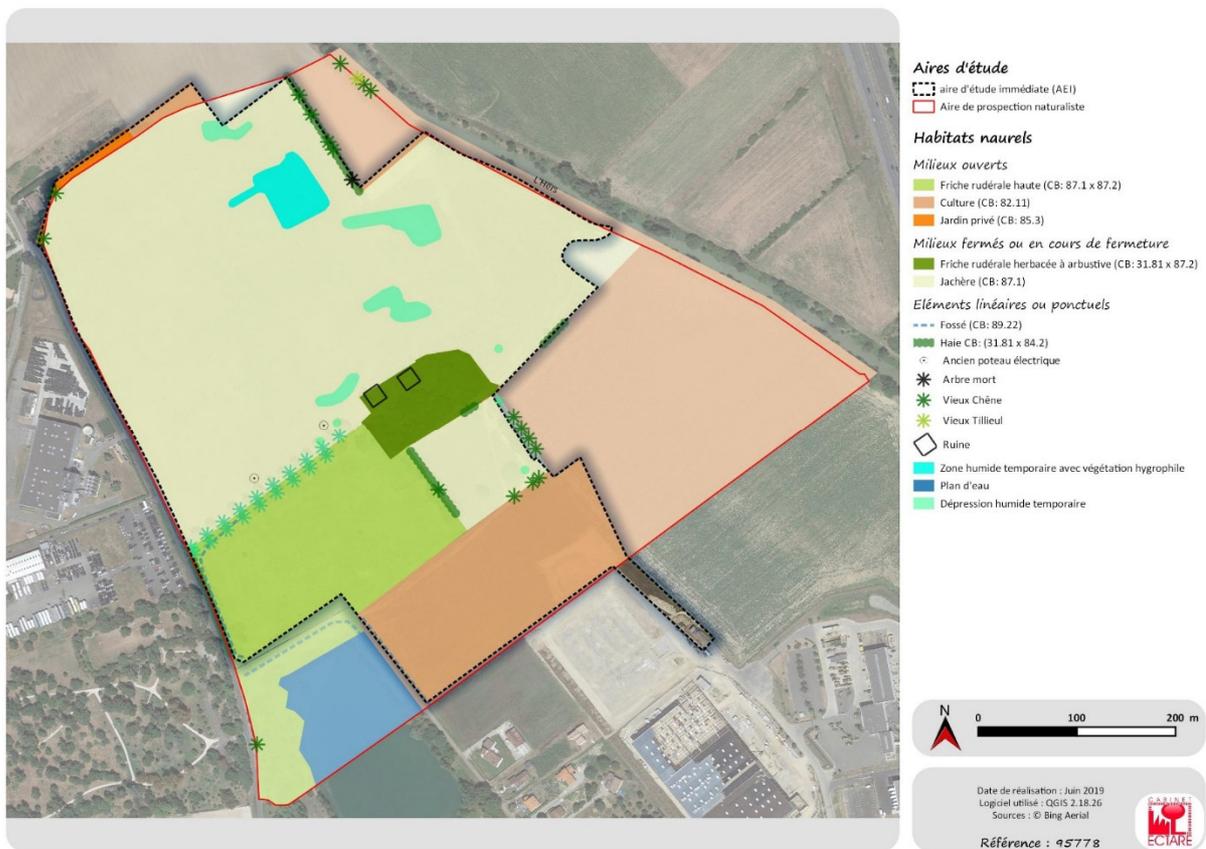


Figure 16 : Milieux naturels présents sur le site

L'aire d'étude accueille un cortège faunistique assez peu diversifié et commun. Les enjeux concernant la faune se concentrent sur la zone humide temporaire (reproduction du Crapaud calamite et du Pélodyte ponctué), la ripisylve (Fauvette grisette, Chardonneret élégant, Tourterelle des bois et Pie-grièche) et les vieux arbres à capricorne.

⇒ **Enjeu moyen à très faible concernant la faune**



### 3.2.3. Fonctionnement écologique du secteur d'étude

Le site étudié en lui-même ne joue pas de rôle particulier dans le fonctionnement écologique du secteur. Il n'apparaît pas intégré dans un réseau de corridors surfaciques secondaires engendrés par la proximité de l'Hers mort.

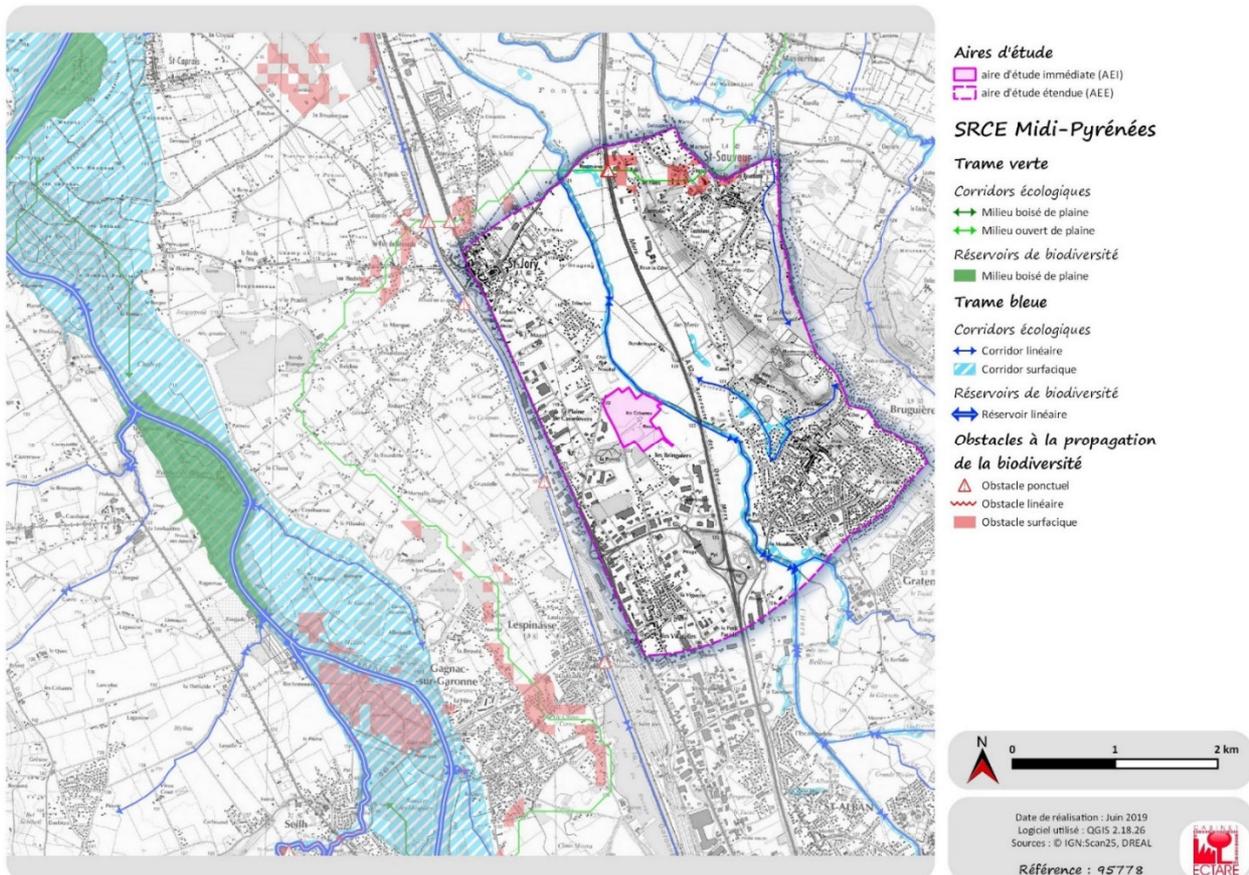


Figure 17 : Fonctionnement écologique du site

⇒ **Enjeu très faible concernant les continuités écologiques**

## 3.3. LE MILIEU HUMAIN

*Thèmes : population, activités économiques, urbanisme, infrastructures de transport, servitudes et réseaux divers, hygiène et sécurité*

### 3.3.1. Urbanisme

La commune de Saint-Jory fait partie des 37 communes membres de Toulouse Métropole. L'agglomération toulousaine est couverte par le Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande agglomération toulousaine, dont la première révision a été approuvée le 27 avril 2017. Parmi les objectifs du SCOT, deux concernent plus particulièrement le projet : « maîtriser l'urbanisation » et « polariser le développement ».

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – Habitat (PLUI-H) de Toulouse Métropole a été approuvé par le Conseil de la Métropole le 11 avril 2019. Le secteur du projet est inclus dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Euronord – Les Cabanes » qui s'inscrit dans la perspective d'accueil d'activités économiques de type logistique, liées à la situation de la commune de Saint-Jory à l'entrée nord de l'agglomération toulousaine et d'une desserte autoroutière de premier ordre.

⇒ Enjeu très faible en termes d'urbanisme

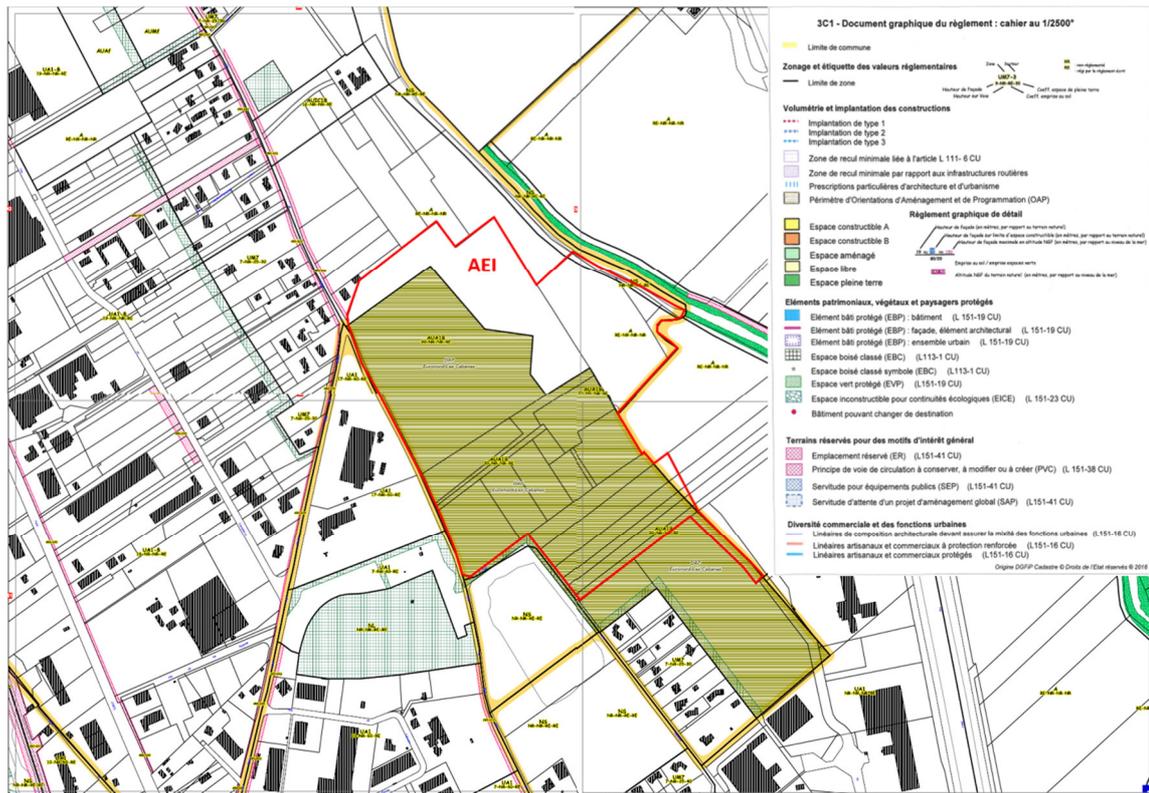


Figure 18 : Extrait du règlement graphique du PLUI-H Toulouse Métropole

### 3.3.2. Population, habitat, voisinage

En 2016, la population de la commune de Saint-Jory comptait sur son territoire 5 692 habitants avec une densité démographique supérieure à la moyenne nationale et égale à 298 habitants/km<sup>2</sup>. L'évolution démographique y est importante, avec un taux d'accroissement de près de 18% entre 2006 et 2016.

Le projet est localisé dans une zone où l'habitat bien que présent laisse place aux activités industrielles. Ce dernier est essentiellement regroupé au niveau des centres-bourgs. Aucune habitation n'est recensée au sein du périmètre du projet, cependant, une dizaine d'habitations sont implantées à proximité immédiate (nord-ouest et sud-est) :

- au nord-ouest : habitation au lieu-dit « La Plaine Casselèvres » à 50 m,
- au sud-est : habitations au lieu-dit « Les Bringuères » à 50 m,
- au nord : Château de Novital à 350 m ;
- au nord-est : habitation au lieu-dit « Bordeneuve » à 600 m,
- à l'est : habitations sur la commune de Bruguières à 600 m.



Aucun voisinage sensible (école, crèche etc..) n'est localisé à proximité immédiate des terrains étudiés.

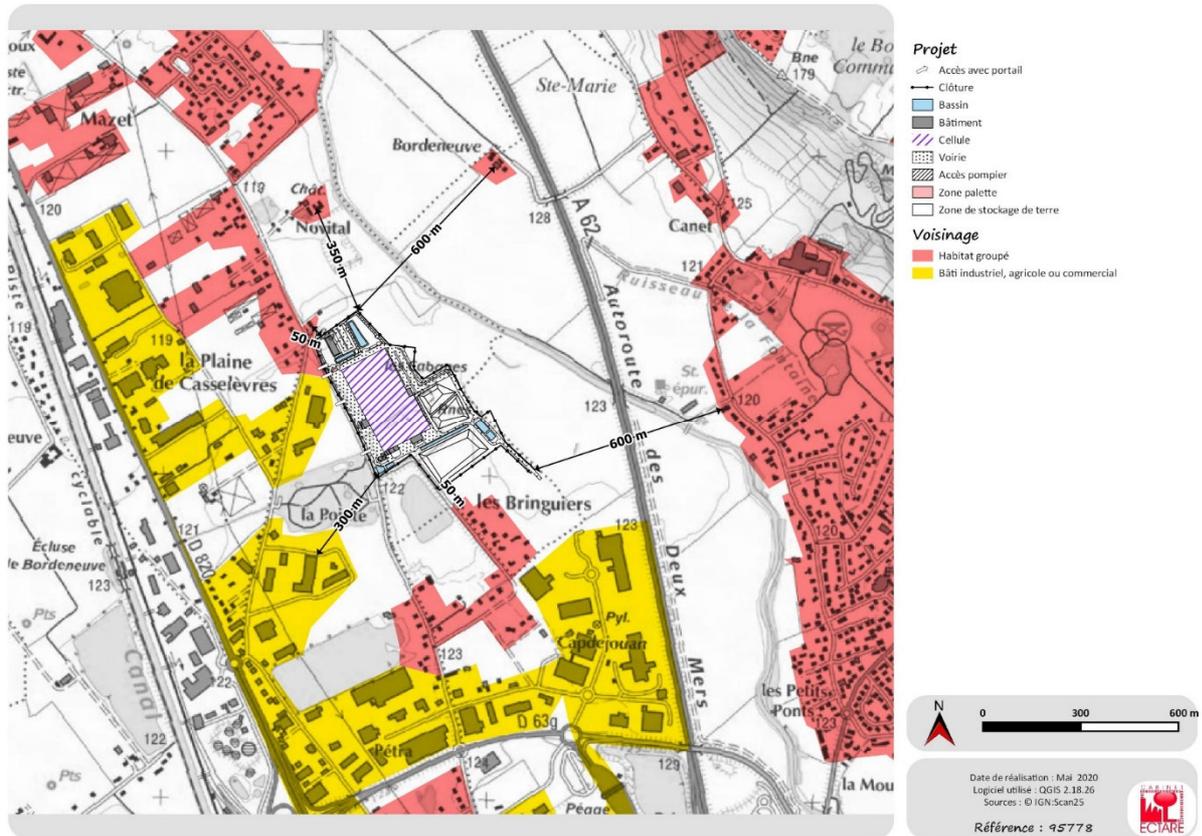


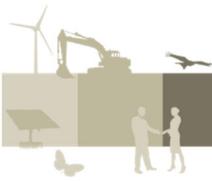
Figure 19 : Voisinage du site

⇒ **Enjeu modéré en termes d'habitat et voisinage**

### 3.3.3. Contexte socio-économique

Le premier secteur d'activité établi sur la commune concerne les activités de commerces et services, qui regroupe 328 établissements soit 58 % des entreprises recensées à Saint-Jory. L'agriculture représente moins de 7 % de la part active des établissements implantés sur le secteur. L'activité agricole sur la commune a diminué de 39 % depuis les années 2000. Le projet s'insère au sein d'un contexte industriel qui vient en continuité de la zone industrielle Europôle.

⇒ **Enjeu modéré vis-à-vis du contexte socio-économique**



### 3.3.4. Infrastructures, réseaux et servitudes

Le site est actuellement accessible par la route départementale RD820, puis via le « Chemin du Parc » et le « Chemin des Cabanes ». Dans le cadre du projet, l'accès se fera par le sud-est du site, par le prolongement de la voie desservant la zone d'activité voisine pour l'accès au bâtiment d'activité logistique. La chaussée permettant d'accéder à l'avenue de l'Euro est adaptée au trafic de véhicules lourds. L'avenue de l'Euro avec une largeur de 9 m permet le croisement de véhicules lourds mais devra faire l'objet d'aménagement afin de pouvoir supporter le trafic du au projet. C'est pourquoi une Participation Pour Equipement Public exceptionnel a été approuvée par Toulouse Métropole, pour la restauration de cette voirie. L'accès se fera également par le chemin du parc, uniquement pour les employés administratifs travaillant dans le Siège social ; cette chaussée étant adaptée pour le véhicules légers. Le projet s'inscrit donc dans un secteur accessible qui ne présente pas de contrainte majeure, la voirie et les aménagements étant adaptés à la circulation des poids lourds.

#### ⇒ Enjeu faible en termes d'infrastructures

Plusieurs réseaux sont recensés à l'intérieur et en limite du périmètre du projet : lignes aériennes basse tension, ligne haute tension enterrée, conduite de gaz... et seront pris en compte lors de la mise en œuvre du projet.

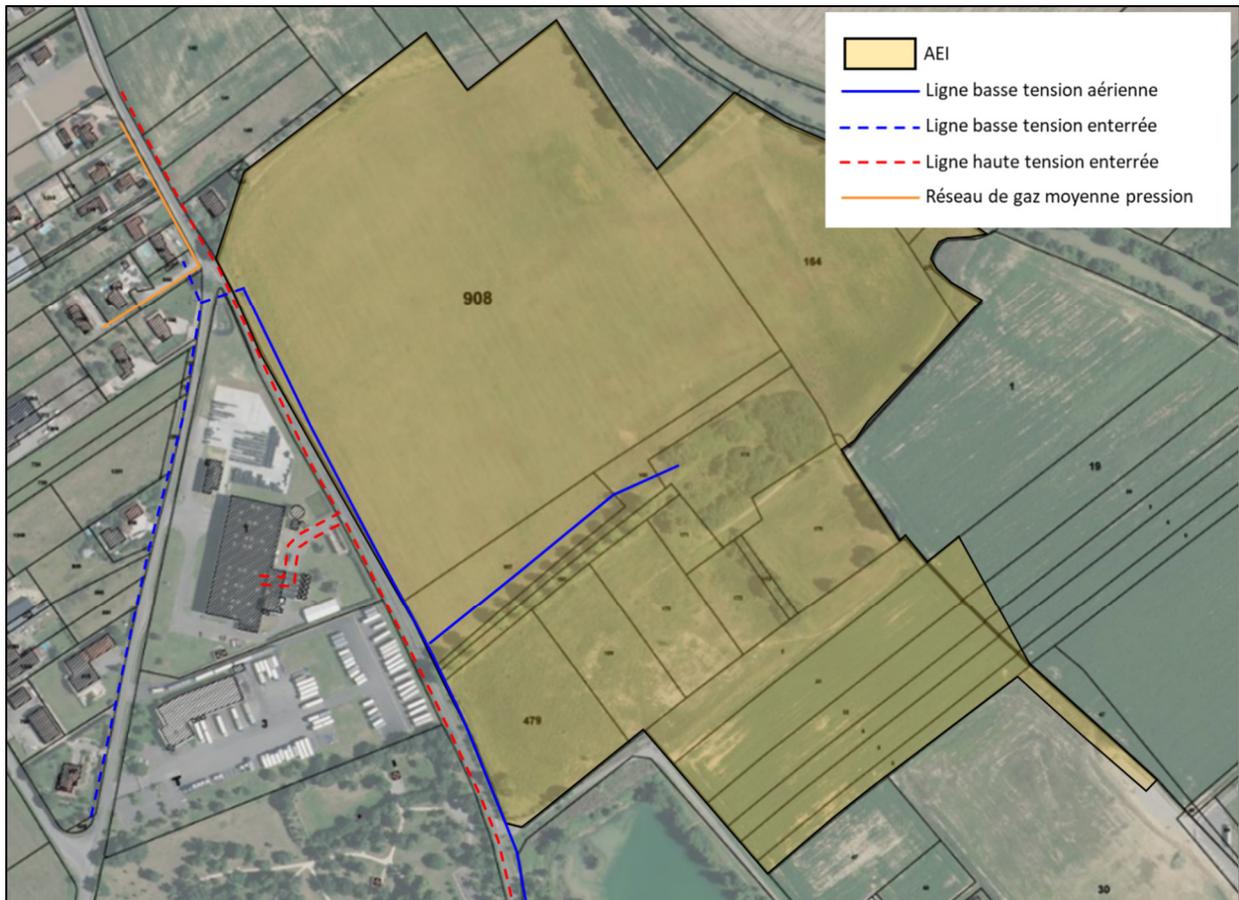


Figure 20 : Localisation des réseaux (hors échelle ; source : Géoportail)

#### ⇒ Enjeu modéré vis-à-vis des réseaux



Plusieurs servitudes d'utilité publique mentionnées dans le PLUI-H Toulouse Métropole et concernent le périmètre du projet. Il s'agit tout d'abord d'une servitude liée au passage dans le lit ou sur les berges de l'Hers Mort, située en limite est du périmètre et qui n'est pas directement concernée par le projet. Il s'agit ensuite de deux servitudes liées aux plans de prévention des risques de la commune de Saint-Jory : la zone couverte par le risque d'inondation (PPRI) et la zone couverte par un risque sécheresse (PPRS). Les prescriptions de ces plans de prévention seront pris en compte lors de la mise en œuvre du projet.

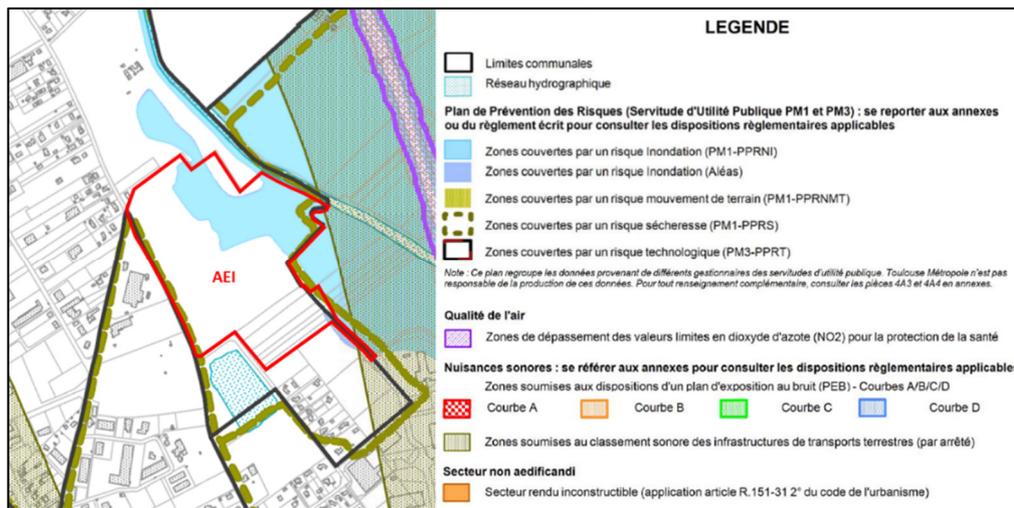


Figure 21 : Plans de prévention des risques intégrés mentionnés au PLUI-H Toulouse Métropole

### ⇒ Enjeu fort vis-à-vis des servitudes

#### 3.3.5. Risques technologiques

Plusieurs ICPE, dont un site SEVESO (TOTAL) sont recensées à moins de 2 km du périmètre du projet. Un Plan de Prévention des Risques Technologiques a été approuvé pour le site TOTAL mais le projet est situé en dehors du zonage réglementaire du PPRT et n'est donc pas concerné par ses prescriptions.

### ⇒ Enjeu négligeable vis-à-vis des risques technologiques

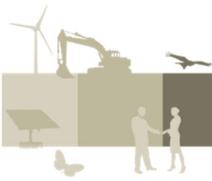
#### 3.3.6. Hygiène, santé, salubrité et sécurité publique

Concernant la qualité de l'air, globalement, il ressort que le projet s'inscrit dans un secteur sans source de pollution majeure. Le secteur reste néanmoins sous le panache de l'agglomération toulousaine et donc essentiellement soumis aux pollutions liées aux émissions de gaz d'échappement.

De même, le secteur du projet n'est pas soumis à une source de nuisance forte (bruit, vibration...), les principales nuisances sonores étant liées aux voiries existantes voisines (la RD820 et l'autoroute A62).

Aucune sensibilité liée à la santé publique n'est signalée dans le secteur.

### ⇒ Enjeu très faible en termes d'hygiène, de santé, de salubrité et de sécurité publique



### 3.3.7. Paysage, tourisme et patrimoine

#### 3.3.7.1. Contexte paysager

Le secteur du projet fait partie de l'unité paysagère « Pays toulousain ». Cette unité est marquée par l'absence de relief important et la prépondérance de lignes plates. La Garonne s'y inscrit comme un élément structurant, traversant le territoire suivant une direction globale sud / nord. De part et d'autre du fleuve s'étendent des terres basses au relief peu marqué.

⇒ Enjeu faible en termes de paysage

#### 3.3.7.2. Perceptions

Les perceptions visuelles dominantes sur le site sont très restreintes à inexistantes depuis l'A62 qui domine les terrains du projet. Les perceptions lointaines depuis les habitations situées à l'est de l'Hers sont limitées par la ripisylve.

L'habitation directement implantée au nord-est du périmètre du projet ainsi que celles implantées au sud-ouest ont une perception frontale et directe sur le site du projet. Les perceptions du site depuis les différentes voies de communication du secteur sont proches pour les chemins du Parc et Novital.

⇒ Enjeu modéré en termes de perceptions

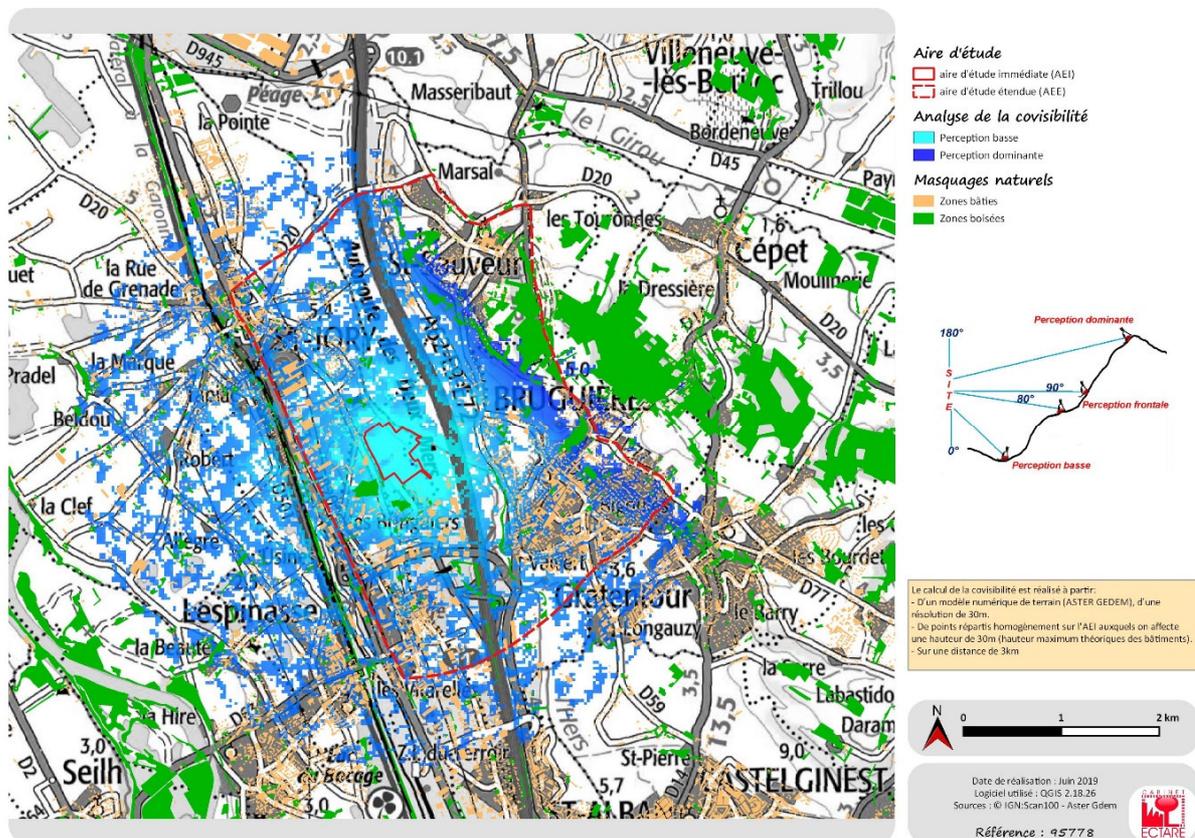


Figure 22 : Synthèse des perceptions



### 3.3.7.3. Patrimoine et tourisme

Il n'existe aucun site inscrit ou classé, ni aucun monument historique recensé à proximité du projet. Le monument historique le plus proche est localisé à 1,8 km au nord-ouest du projet, sur la commune de Saint-Jory (Château de Saint-Jory). Un autre monument historique est situé à 2,2 km au nord-est, sur la commune de Saint-Sauveur (église de Saint-Sauveur).

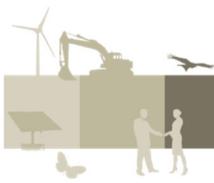
#### ⇒ Enjeu très faible vis-à-vis du patrimoine protégé

Aucun vestige n'est à signaler sur le périmètre d'étude immédiat, cependant, une opération d'archéologie préventive a été prescrite par arrêté préfectoral du 2 juillet 2019 dans le cadre des travaux envisagés pour la création du centre logistique. D'après les résultats partiels connus aucun élément du patrimoine ne remet en cause le projet.

#### ⇒ Enjeu très faible vis-à-vis de l'archéologie

Le projet se situe à l'écart des principaux sites touristiques attractifs.

#### ⇒ Enjeu négligeable vis-à-vis du tourisme



## 4. SYNTHÈSE DES IMPACTS ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT ET SUR LA SANTÉ

Les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures prises puis l'impact résiduel, sont synthétisés dans les tableaux en pages suivantes.

Légende des tableaux :

Impact positif	Niveau de l'impact	Impact négatif
++++	Fort	----
+++	Modéré	---
++	Faible	--
+	Très faible	-
0	Négligeable ou nul	0



Thèmes de l'environnement	Impact du projet sur l'environnement	Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet	Impact résiduel
<b>Synthèse des impacts et mesures concernant le milieu physique</b>			
<b>Climat</b>	<p style="text-align: center;"><b>Faible</b></p> <p>Compte tenu de la nature du projet et du bilan des énergies, le projet sera à l'origine d'émissions limitées de gaz à effet de serre (CO2 principalement, et O3) qui sont associés directement (CO2) ou indirectement (O3) à la combustion des énergies fossiles. Ces émissions seront faibles ; la seule énergie fossile consommée sur le site est le carburant des engins.</p> <p>À contrario, la création de ce centre logistique entrainera la suppression de 20 navettes intersites et une baisse de la circulation des poids lourds en périphérie nord de Toulouse (-13 poids-lourds/jour).</p>	<p>Afin de limiter les rejets atmosphériques liés au transport des marchandises et du personnel, les mesures suivantes seront mises en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• lors de leur stationnement sur les quais de chargement / déchargement, les camions auront pour consigne d'arrêter leur moteur,</li> <li>• la vitesse sur le site du centre logistique sera limitée,</li> <li>• des campagnes d'information auprès du personnel seront réalisées afin de promouvoir les modes de transport doux, le covoiturage et l'utilisation des transports en commun.</li> </ul>	<b>Faible</b>
<b>Topographie, géologie et sols</b>	<p style="text-align: center;"><b>Fort</b></p> <p>Les périodes de travaux vont impliquer des travaux de terrassements importants en déblais et en remblais :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ arasement en déblais de la butte (4 m de hauteur environ) à l'entrée du site ;</li> <li>▪ terrassement en déblais de 4 m de profondeur pour la purge des remblais de comblement de l'ancienne gravière ;</li> <li>▪ terrassement en déblais de 4 m environ au droit des tranchées drainantes de fondation ;</li> <li>▪ terrassement en remblais de 2 m maximum et profil rasant pour le calage altimétrique des plateformes.</li> </ul> <p>Une partie des matériaux extraits sera utilisée pour former des merlons en remblais dont les hauteurs atteindront 9 à 11 m au maximum et dont les pentes seront de 2H/1V maximum. Ces merlons, au nombre de trois, seront aménagés dans la partie sud-est du site.</p> <p>Les aménagements envisagés modifieront donc la topographie du site du fait de la suppression de la butte de remblais et la création de deux merlons au sud-est.</p>	<p>La terre végétale décapée sera soigneusement stockée et séparée des autres matériaux extraits lors des terrassements en vue de sa réutilisation pour les aménagements paysagers.</p> <p>Afin de limiter l'incidence du projet sur les sols, les matériaux issus des décapages seront réutilisés dans l'emprise même de l'opération, notamment au niveau de l'aménagement des espaces verts, dès que possible. Ils se feront alors avec soin, de façon séparative, en évitant de mélanger la terre végétale avec les remblais sous-jacents.</p> <p>Les remblais anthropiques seront purgés sur une épaisseur allant jusqu'à 7 m et stockés sur le site sous forme de merlons. Suite à la caractérisation de ces remblais faisant état de leur contamination par des hydrocarbures, ces derniers, feront l'objet d'une attention particulière.</p> <p>Ainsi afin de s'affranchir des risques liés à la présence d'impact dans les sols laissés à nu en surface et impactés en hydrocarbures, les sols feront l'objet d'un recouvrement de surface afin de bloquer les voies de transfert entre ces derniers et les futurs usagers du site d'étude.</p> <p>Au vu de l'usage, ce recouvrement sera réalisé à l'aide de 30 cm de terres saines, avec la mise en place d'un géotextile et/ou d'un grillage avertisseur. De plus un plan de localisation des terres stockées en fonction de leurs caractéristiques physico-chimiques sera réalisé.</p> <p>Les déblais n'ayant pas mis en évidence d'anomalies pourront être utilisés en couverture avec la mise en place d'un géotextile et/ou d'un grillage avertisseur.</p>	<b>Faible</b>
<b>Risques naturels</b>	<p style="text-align: center;"><b>Faible</b></p> <p>La commune de Saint-Jory est concernée par plusieurs risques naturels dont deux concernent particulièrement le secteur du projet : le risque d'inondation et le risque de mouvement de terrain lié au retrait et gonflement des argiles. Le risque d'inondation concerne le secteur nord-est de l'emprise du projet, dans lequel les seuls aménagements prévus sont la création d'espaces verts et la construction d'un parking et d'une voirie.</p> <p>Le risque de retrait et gonflement des argiles présente un aléa moyen dans le secteur sud-ouest du projet, dans lequel seront implantés les bâtiments, et présente un aléa fort dans le secteur nord-est au niveau duquel aucun bâtiment ne sera implanté.</p>	<p>Le Plan de Prévention du Risque Inondation approuvé sur la commune a été pris en compte dans la conception du projet afin que ce dernier soit compatible avec les prescriptions du PPRI. Seul l'aménagement de places de parking et d'un espace vert (arbres à tige haute espacés de plus de 4 m) est prévu.</p> <p>De même, le PPR Sécheresse approuvé sur la commune a été pris en compte dans la conception du projet. Une mission géotechnique de type G2 (étude géotechnique de projet), recommandée par le PPRS, a d'ailleurs été réalisée.</p>	<b>Très faible</b>



Thèmes de l'environnement	Impact du projet sur l'environnement	Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet	Impact résiduel
<b>Synthèse des impacts et mesures concernant le milieu physique</b>			
<b>Eaux souterraines</b>	<p style="text-align: center;"><b>Faible</b></p> <p>Les eaux souterraines montrent une sensibilité particulière. En effet, la présence relativement superficielle de la nappe dans ce secteur devra être prise en compte dans le cadre de ce projet. Il n'existe aucun captage d'eau souterraine en aval immédiat du site.</p> <p>Le projet prévoit un système d'assainissement de type séparatif. Le réseau d'eaux usées du projet sera renvoyé via une station de relevage vers le réseau d'eaux usées communal. Les eaux de pluie ruisselant sur les voiries peuvent générer des risques de pollution liés à la circulation des véhicules. Il s'agit essentiellement de pollution dite chronique (émissions répétées) résultant de fuites d'hydrocarbures, d'huile, de l'usure des pneus... Les risques de contamination des eaux souterraines seront donc limités.</p> <p>En raison des caractéristiques de la nappe au niveau du projet pourrait être en interaction avec la nappe, notamment au niveau de certains ouvrages de gestion des eaux pluviales. De plus, l'imperméabilisation de terrains naturels, pourra induire une diminution de la recharge en eaux par infiltration de la nappe souterraine pouvant aboutir à une modification très localisée du fonctionnement de cette nappe.</p>	<p>Le projet prévoit un système d'assainissement de type séparatif. Le réseau d'eaux usées du projet sera connecté via une station de relevage au réseau d'eaux usées communal.</p> <p>Les eaux pluviales seront collectées, pour la majorité, dans le système séparatif puis stockées dans des ouvrages de rétention afin de les décanter après passage par des séparateurs d'hydrocarbures pour les eaux de voiries.</p> <p>Les bassins qui pourraient être en interaction avec la nappe en période de hautes eaux seront étanchés et lestés afin d'éviter toute interaction avec la nappe.</p> <p>De même que pour les eaux superficielles, dès la mise en place des installations le gestionnaire du site mettra en place, en accord avec l'Inspecteur des Installations Classées, un protocole de prélèvement sur les piézomètres implantés sur le site.</p> <p>Ainsi des mesures semestrielles seront réalisées sur les paramètres suivants : pH, hydrocarbures (HC), Demande chimique en oxygène (DCO), Demande biochimique en oxygène à 5 jours (DBO5). L'ensemble des résultats sera transmis régulièrement à l'Inspecteur des Installations Classées.</p>	<b>Très faible</b>



Thèmes de l'environnement	Impact du projet sur l'environnement	Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet	Impact résiduel
<b>Synthèse des impacts et mesures concernant le milieu physique</b>			
<b>Eaux de surface</b>	<p style="text-align: center;"><b>Modéré</b></p> <p>L'Hers Mort passe en bordure de l'aire d'étude immédiate à l'est. La qualité des eaux, globalement moyenne, est à préserver. Les eaux superficielles ne présentent pas de contrainte rédhibitoire au projet. Des pollutions accidentelles peuvent survenir essentiellement durant les travaux. Des pollutions chroniques pourraient être engendrées lors de l'exploitation du site.</p> <p>Compte tenu de l'imperméabilisation d'une grande partie de la surface du projet, celui-ci générera des eaux de ruissellement. Celles-ci auront une incidence sur la quantité et la qualité des eaux rejetées au milieu naturel. Du point de vue quantitatif, l'aménagement de la plateforme logistique et donc l'imperméabilisation du terrain aura pour effet d'augmenter fortement le débit d'eaux pluviales par la suppression d'une part importante de l'infiltration et de la concentration rapide des eaux de ruissellement vers les exutoires. Des aménagements sont donc prévus afin de limiter la quantité et le débit des eaux pluviales qui s'écouleront dans le réseau eau pluviale.</p> <p>D'un point de vue qualitatif, seules les eaux de ruissellement, ou eaux de voirie, provenant des voies d'accès, des zones de quais et des zones de stationnement des véhicules présenteront, sans mesures compensatoires, un potentiel polluant : pollution chronique (usures des pneus, émission de substances hydrocarbonées gazeuse ou non, dépôts de métaux lourds, corrosion de certains équipements routiers métalliques...), pollution saisonnière (salage des voies, épandage de produits phytosanitaires), pollution accidentelle (activités humaines, la circulation automobile, la manutention d'engins, etc...).</p> <p>D'après le zonage réglementaire du PPRI, une partie du site est située en zone jaune dans laquelle le risque est caractérisé par une « contrainte faible hors zone urbanisée ». Cette zone est vouée à l'expansion des crues et correspond à des secteurs non urbanisés ou à urbanisation diffuse soumises à des aléas d'inondation faibles ou moyens.</p>	<p>Afin de limiter les effets de l'imperméabilisation du projet sur l'augmentation du débit des rejets en eaux pluviales, il est prévu l'implantation de plusieurs ouvrages de rétention.</p> <p>La gestion des eaux pluviales sera assurée par le biais de 6 bassins répartis sur le site :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les eaux de voiries seront dirigées vers les bassins 1, 3, 5 et 6, de volumes respectifs : 385 m<sup>3</sup>, 463 m<sup>3</sup>, 483 m<sup>3</sup> et 438 m<sup>3</sup>. De plus des séparateurs d'hydrocarbures seront implantés en aval des bassins 1, 5 et 6.</li> <li>▪ les eaux de toiture seront dirigées vers les bassins 2 et 4 qui auront les volumes respectifs suivants : 2 560 m<sup>3</sup> et 1 220 m<sup>3</sup>.</li> </ul> <p>Afin de limiter les risques de pollutions saisonnières : il sera donné priorité aux salages préventifs avec de faibles quantités de produits, seules les voiries principales feront l'objet d'un salage et lors du salage, l'utilisation de la saumure comme sel de déverglaçage sera privilégiée.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Afin de limiter les impacts dus à l'utilisation de produits phytosanitaires, les espaces verts (pas de gazon, plutôt de l'herbe sauvage) seront exceptionnellement traités avec des produits phytosanitaires, l'utilisation de produits phytosanitaires sera faite dans le respect des règles de bon usage, le fauchage et le désherbage thermique seront favorisés plutôt que l'emploi de produit phytosanitaire et l'entretien des espaces verts sera confié à une entreprise spécialisée compétente dans ce domaine.</li> <li>▪ Afin de préserver la zone d'expansion des crues et respecter les prescriptions du PPRI seules seront implantées dans les zones concernées des places de stationnement agrémentées de plantations. De plus la clôture implantée en périphérie des installations permettra de respecter la transparence hydraulique.</li> <li>▪ Dès la mise en place des installations, le gestionnaire du site mettra en place, en accord avec l'Inspecteur des Installations Classées, un protocole de prélèvement en sortie des ouvrages de rétention des eaux qui lui permettra de vérifier régulièrement que les rejets n'affectent pas la qualité du milieu naturel. Ainsi des mesures trimestrielles seront réalisées sur les paramètres suivants : pH, matières en suspension (MES), hydrocarbures (HC), Demande chimique en oxygène (DCO), Demande biochimique en oxygène à 5 jours (DBO5), au niveau du point de rejet dans le milieu naturel. L'ensemble des résultats sera transmis régulièrement à l'Inspecteur des Installations Classées.</li> </ul>	<b>Faible</b>



Thèmes de l'environnement	Impact du projet sur l'environnement	Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet	Impact résiduel
<b>Synthèse des impacts et mesures concernant le milieu naturel</b>			
<b>Flore et habitats</b>	<p style="text-align: center;"><b>Faible</b></p> <p>En raison du faible intérêt écologique des milieux concernés, l'aménagement du centre logistique aura un impact nul à faible sur les habitats naturels. Localement, pour les éléments ponctuels, l'impact sera modéré</p> <p>L'aménagement du centre logistique aura un impact très faible sur la flore patrimoniale. Le projet impliquera des modifications importantes de l'occupation des sols dans le cadre de son aménagement car le secteur clôturé sera entièrement artificialisé. Ainsi, les milieux concernés directement par le projet sont constitués de cultures (3 ha), de friche rudérale haute (3.5 ha), de friche herbacée à arbustive (8.6 ha) ne présentant qu'une faible sensibilité écologique. Quelques tronçons de haies (75ml), un alignement de Platanes et quelques vieux chênes seront coupés</p>	<p style="text-align: center;"><b>Mesures de suppression et d'évitement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Évitement de la zone humide temporaire ;</li> <li>• Évitement de l'alignement de vieux chênes au nord-ouest du site</li> <li>• Mise en place d'un balisage de la haie de vieux chênes au nord-ouest et mise en défens de zones écologiquement sensibles localisées en marge de la zone de chantier ;</li> <li>• Planification des travaux en fonction des exigences écologiques des espèces.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Mesures de réduction en phase chantier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitation des emprises du chantier au strict minimum ;</li> <li>• Défavorabilisation des zones de défrichement vis-à-vis de l'herpétofaune ;</li> <li>• Mise en place de mesures préventives face aux risques de pollution accidentelle en phase de chantier ;</li> <li>• Création de bassins d'orage ;</li> <li>• Création d'un réseau de milieux humides afin de favoriser l'accueil d'une flore et d'une faune inféodées aux milieux aquatiques (amphibiens notamment) ;</li> <li>• Réduction de la pollution lumineuse ;</li> <li>• Conception écologique des bâtiments neufs et des éléments associés ;</li> <li>• Mise en place d'un protocole pour l'abattage des arbres non conservés</li> <li>• Mise en place de mesures de protection contre les espèces invasives</li> </ul>	<b>Très faible</b>
<b>Faune</b>	<p style="text-align: center;"><b>Faible</b></p> <p>Au vu des sensibilités écologiques faibles à moyennes sur l'ensemble des milieux en place, mais pouvant localement être fortes, le projet aura un impact faible à moyen sur le cycle de vie de la plupart des espèces animales répertoriées sur le site. Cependant, le projet pourra avoir un impact fort pour les chiroptères arboricoles</p> <p>En effet, si le projet évite les sensibilités les plus fortes (arbres à capricorne, zone humide temporaire, ripisylve), la destruction de l'alignement de platanes (comportant pour certains des cavités) pourrait entraîner la destruction de potentiels gîtes estivaux de chauves-souris. Ces espèces (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl) restent toutefois communes à très communes au niveau régional / national et non menacées. De plus, celles-ci trouveraient de nombreuses autres zones favorables aux alentours du site. La destruction de l'alignement de platanes impliquerait toutefois également la perte d'un corridor de déplacement favorable au Grand Rhinolophe, une espèce menacée puisque classée en annexes II et IV de la Directive Habitats.</p> <p>La destruction des talus et fourrés peut également avoir pour conséquence une destruction d'amphibiens.</p> <p>Les travaux engendreront un déplacement temporaire de la faune sur les milieux similaires des alentours (avifaune, mammifères). Le chantier engendrera aussi une destruction d'habitats de reproduction (invertébrés, avifaune, mammifères terrestres, reptiles) ainsi qu'une destruction possible d'individus (reptiles, amphibiens, invertébrés).</p>	<p style="text-align: center;"><b>Mesures de réduction effectives pendant l'exploitation du site</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place d'une gestion des eaux ;</li> <li>• Recréation d'un couvert végétal herbacé par recolonisation naturelle ;</li> <li>• Création d'espaces verts favorables à la biodiversité ordinaire (îlots de verdure à proximité des bâtiments) ;</li> <li>• Mise en place d'une gestion différenciée de la végétation des espaces verts attenants au centre logistique et des noues enherbées ;</li> <li>• Mise en place d'une végétation de type friche herbacée de la partie au nord-ouest et gestion ;</li> <li>• Mise en place d'une gestion des zones humides créées ;</li> <li>• Implantation de haies paysagères ;</li> <li>• Installation de nichoirs pour l'avifaune ;</li> <li>• Installation d'hôtels à insectes ;</li> <li>• Installation de nichoirs et de boîtes pour les mammifères.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Mesures d'accompagnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assistance environnementale en phase chantier ;</li> <li>• Conduite de chantier responsable.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Mesures de suivi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place d'un suivi écologique du site.</li> </ul>	<b>Très faible</b>



Thèmes de l'environnement	Impact du projet sur l'environnement	Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet	Impact résiduel
<b>Synthèse des impacts et mesures concernant le milieu naturel</b>			
<b>Continuités écologiques</b>	<p style="text-align: center;"><b>Très faible</b></p> <p>Le centre logistique entrainera le changement d'occupation des sols sur environ 13 ha dont la majorité de la surface correspond à des zones cultivées et des friches plus ou moins ouvertes. La zone humide sera sauvegardée et non impactée par le projet. Les haies seront coupées ainsi que l'alignement de Platanes et quelques vieux chênes. Ces éléments participent au fonctionnement écologique local cependant ils restent secondaires. Ainsi, le projet ne devrait pas avoir d'impact important sur les continuités écologiques.</p> <p>Aucun corridor biologique majeur (trames vertes et bleues) ne sera coupé par cet aménagement.</p>	/	<b>Très faible</b>
<b>Territoires à enjeux environnementaux réseau Natura2000</b>	<p style="text-align: center;"><b>Nul</b></p> <p>Les terrains du projet ne sont pas intégrés au sein du périmètre d'un zonage naturel. Ils sont localisés à plus de 2,8 km des premiers zonages réglementaires (liés à la Garonne). Aucun impact n'est à attendre sur les zonages d'inventaires et sur le réseau Natura 2000 présents aux alentours du projet.</p>	Le projet ne requiert aucune mesure particulière vis-à-vis des zones naturelles remarquables.	<b>Nul</b>
<b>Synthèse des impacts et mesures concernant le milieu humain</b>			
<b>L'économie en général</b>	<p style="text-align: center;"><b>Fort</b></p> <p>Le projet de centre logistique est implanté dans un secteur à vocation industrielle. Son emprise foncière fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Euronord – Les Cabanes » qui s'inscrit dans la perspective d'accueil d'activités économiques de type logistique, liées à la situation de la commune de Saint-Jory à l'entrée nord de l'agglomération toulousaine et à proximité d'une desserte autoroutière de premier ordre.</p>	/	<b>Fort</b>
<b>Occupation du sol</b>	<p style="text-align: center;"><b>Modéré</b></p> <p>Du point de vue agricole, l'ouverture des installations entrainera la conversion de terres agricoles. Le projet d'extension n'entre pas en concurrence avec l'agriculture locale. L'emprise du projet aménagé représente une superficie de 15,8 ha dont 14 ha sont actuellement exploités par l'agriculture.</p>	<p>La configuration du projet et l'emprise foncière nécessaire pour l'implantation des bâtiments, des espaces de circulation et de stationnement, ne permettent pas d'éviter la consommation de surfaces agricoles.</p> <p>Cependant les premières études du projet prévoyaient l'utilisation de l'ensemble de l'unité foncière acquise mais la conception du projet a été revue pour s'adapter au périmètre de la zone classée « AUA1B » correspondant à l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) de la zone « Euronord-Les Cabanes ».</p> <p>Ainsi, cette modification de l'emprise du projet a permis de réduire la consommation d'espaces agricoles de 7,6 ha.</p> <p>Après réduction de l'emprise du projet, l'aménagement du centre logistique impactera l'économie agricole en supprimant 14 ha de potentiel de production agricole.</p> <p>Des mesures de compensation collectives seront mises en place suite aux échanges avec les agriculteurs locaux.</p>	<b>Faible</b>



Thèmes de l'environnement	Impact du projet sur l'environnement	Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet	Impact résiduel
<b>Synthèse des impacts et mesures concernant le milieu naturel</b>			
<b>Fréquentation touristique</b>	<p style="text-align: center;"><b>Négligeable</b></p> <p>Le tourisme n'est pas développé dans le secteur d'étude. L'impact du projet sur le tourisme est donc nul.</p>	/	<b>Négligeable</b>
<b>Biens et patrimoine</b>	<p style="text-align: center;"><b>Très faible</b></p> <p>Les terrains du projet sont éloignés de tout monument historique classé ou inscrit. Aucun Monument Historique ne sera concerné par le projet et il n'existe aucune covisibilité entre les monuments historiques les plus proches et le projet. De même, aucun site inscrit ou classé et aucune ZPPAUP / AVAP ne sont concernés par le projet.</p> <p>Une campagne de sondages a permis de mettre en évidence la présence sur le site de plusieurs vestiges, cependant les zones concernées ne seront pas impactées par les terrassements envisagés dans le cadre de l'aménagement du site.</p>	Les sondages déjà réalisés sur le site en amont du chantier permettent de limiter considérablement le risque d'une découverte fortuite de vestiges archéologiques durant la phase chantier.	<b>Négligeable</b>
<b>Réseaux et servitudes</b>	<p style="text-align: center;"><b>Très Faible</b></p> <p>L'aire d'étude immédiate n'est concernée par aucune servitude d'utilité publique.</p> <p>Plusieurs réseaux sont recensés à l'intérieur et en limite de l'aire d'étude immédiate : une ligne aérienne basse tension longe la bordure ouest de l'AEI, une autre ligne aérienne basse tension traverse une partie de l'AEI, une ligne haute tension enterrée longe également le chemin du Parc à l'extérieur de l'AEI, une conduite de gaz moyenne pression passe de l'autre côté du chemin de Ladoux, à environ 20 m de la limite nord-ouest de l'AEI.</p>	<p>Les travaux feront l'objet de Déclarations d'Intention de Commencement de Travaux (D.I.C.T) auprès des gestionnaires de réseaux concernés.</p> <p>Les zones habitées et les industries du secteur seront averties en cas de coupure des réseaux pendant la phase travaux.</p> <p>S'il s'avérait que le réseau qui recoupe l'emprise du projet (ligne basse tension aérienne) devait être conservé, celui-ci serait alors déplacé préalablement à la phase chantier pour éviter tout risque de dégradation ou de coupure.</p>	<b>Négligeable</b>
<b>Routes</b>	<p style="text-align: center;"><b>Très faible</b></p> <p>Le trafic engendré par les travaux peut perturber la circulation locale, et augmenter les risques d'accident.</p> <p>En phase de fonctionnement le centre logistique représentera un flux de 140 poids lourds par jour et 274 véhicules légers par jour pour le centre logistique et 77 pour le bâtiment administratif « Siège ». Ainsi cette activité engendrera une augmentation du trafic de 1.45 % au niveau de la RD 820 et une augmentation de 0.36% du trafic global et de près de 2 % du trafic poids lourds au niveau de l'A62.</p> <p>Par ailleurs le projet engendrera également une diminution du trafic actuellement engendré par la circulation intersites (-12 poids-lourds) et la messagerie (-19 poids-lourds).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les camions arrivants sur le site disposeront d'une zone d'attente située sur le site (au sud de la cellule 4), en dehors des voies de circulation extérieures ;</li> <li>• Les opérations de chargement et de déchargement des véhicules s'effectueront à l'intérieur du site sur des aires réservées) à cet effet ;</li> <li>• Un plan de circulation interne sera transmis, dans le cadre du protocole de sécurité, de plus, la borne de contrôle d'accès indiquera à chaque transporteur le numéro de quai où se positionner pour limiter les erreurs d'orientation ;</li> <li>• Les aménagements sur la zone EuroNord et au sein du site seront de nature à limiter la vitesse des poids lourds (giratoires, lignes droites limitées, vitesse limitée, ...) et à sécuriser au maximum le trafic ;</li> <li>• La proximité immédiate d'un grand axe de circulation (A62) permettra de limiter au maximum les impacts du trafic sur les axes routiers à faible trafic.</li> </ul>	<b>Négligeable</b>
<b>Risque technologique</b>	<p style="text-align: center;"><b>Négligeable</b></p> <p>En matière de sécurité, les terrains étudiés ne sont pas soumis à des contraintes particulières.</p>	/	<b>Nul</b>



Thèmes de l'environnement	Impact du projet sur l'environnement	Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet	Impact résiduel
<b>Synthèse des impacts et mesures concernant le milieu naturel</b>			
<b>Pollution atmosphérique</b>	<p style="text-align: center;"><b>Très faible</b></p> <p>Pendant le chantier, les engins émettront des gaz d'échappement, des poussières... En période de fonctionnement, les rejets atmosphériques seront principalement dues aux gaz d'échappement des poids-lourds et des véhicules légers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le nombre d'engins sera limité. Ils seront entretenus conformément à la réglementation. Les travaux seront adaptés à la météorologie ;</li> <li>Lors de leur stationnement sur les quais de chargement / déchargement, les camions auront pour consigne d'arrêter leur moteur ;</li> <li>La vitesse sur le site du centre logistique sera limitée ;</li> <li>Des campagnes d'information auprès du personnel seront réalisées afin de promouvoir les modes de transport doux, le covoiturage et l'utilisation des transports en commun.</li> </ul>	<b>Négligeable</b>
<b>Contexte sonore, vibration</b>	<p style="text-align: center;"><b>Très faible</b></p> <p>Les circulations des engins de chantier pourraient être pénalisantes pour le quartier résidentiel à proximité duquel s'insère le projet. Les nuisances principales seront liées au bruit des engins. En phase d'exploitation, l'impact sonore du centre logistique sera lié uniquement au déplacement des véhicules de transport de marchandises et du personnel. Les niveaux sonores évalués au voisinage montrent des valeurs d'émergences conformes à la réglementation tant en période diurne qu'en période nocturne. En limite de site, les limites réglementaires ne sont respectées, cependant ces niveaux sonores ne sauraient être imputés à la seule activité de la société CARGO car les valeurs limite réglementaires sont aujourd'hui déjà dépassées. On notera par ailleurs que l'augmentation du niveau sonore en limite de site due au centre logistique est négligeable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La localisation des installations dans un secteur éloigné du noyau urbain constitue une mesure intégrée dès la conception du site ;</li> <li>Les engins de chantier seront conformes à la réglementation en vigueur en matière de bruit, régulièrement entretenus et munis d'avertisseurs de recul type « cri de lynx » ;</li> <li>Les jours d'activité sont limités afin de ne pas générer de nuisances sonores lors des périodes de repos "habituelles" ;</li> <li>La vitesse de circulation sur le site sera limitée.</li> </ul>	<b>Négligeable</b>
<b>Sécurité et salubrité</b>	<p style="text-align: center;"><b>Très faible</b></p> <p>L'aire d'étude immédiate revêt un caractère qui n'engendre aucune contrainte en termes de santé et de salubrité publique. Il n'existe aucun risque particulier de contamination de la population locale par une éventuelle pollution chronique des eaux superficielles et souterraines, provenant du site. Il existe en revanche une source de nuisance forte (bruit dû à la circulation autoroutière). Par contre, il y a un risque de pénétration de promeneurs sur le site pouvant entraîner des collisions ou des accidents (entraînement, écrasement...) avec les camions circulant sur les installations. La présence de bassins peut également être à l'origine de risque de noyade.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Au niveau des entrées du site, des panneaux signalent l'interdiction d'accès aux installations pour les personnes non autorisées ;</li> <li>Une clôture limite les accès sur la totalité du périmètre des terrains, des portails systématiquement clos en dehors des périodes d'ouverture des installations compléteront cette clôture ;</li> <li>Seul le portail d'accès principal est ouvert aux heures d'ouverture du site ;</li> <li>Les bassins d'eaux pluviales présentent un risque particulier. Le bassin du bâtiment administratif sera donc clôturé et des bouées seront disponibles à proximité de l'ensemble des bassins,</li> <li>Le bâtiment logistique sera systématiquement fermé en dehors des périodes d'activités ;</li> <li>Le site sera surveillé en permanence durant les heures d'ouverture.</li> <li>Concernant la gestion des déchets, des secteurs en zones préparation seront identifiés et seront réservés au tri des matériaux en fonction de leur recyclabilité, des quantités produites et des filières de recyclage disponibles localement.</li> </ul>	<b>Négligeable</b>



Thèmes de l'environnement	Impact du projet sur l'environnement	Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet	Impact résiduel
<b>Synthèse des impacts et mesures concernant le paysage</b>			
<b>Le paysage et les perceptions</b>	<p style="text-align: center;"><b>Fort</b></p> <p>L'impact du projet sur l'ambiance paysagère du secteur est lié à l'implantation d'un centre logistique en lieu et place de parcelles agricoles, qui va redessiner le paysage local. Ainsi, les aménagements et constructions envisagés viendront remplacer les terres agricoles sur l'emprise du projet. Néanmoins, le projet viendra s'insérer au cœur d'une zone d'activité commerciale et industrielle</p> <p>Du point de vue des perceptions lointaines, au vu des masques existants (bâtiments alentours, les boisements rivulaires et collinéens, le relief), la seule perception éloignée du bâtiment le plus haut du centre logistique possible sera depuis l'autoroute à l'est,</p> <p>Du point de vue des perceptions frontales, deux habitations, implantées en limite directe des terrains du projet, l'une au nord-ouest, l'autre au sud présenteront des perceptions très proches, partielles à quasi-totales.</p> <p>Du point de vue des perceptions rasantes plus ou moins proches, les autres habitations proches ne présenteront que peu de possibilités de perceptions.</p>	<p>Afin de réduire l'impact de la phase chantier sur l'ambiance paysagère du secteur, les mesures suivantes seront mises en place : organisation correcte des aires de stationnement, nettoyage régulier du chantier et de ses abords, enlèvement des matériels et matériaux sans emploi au fur et à mesure de l'avancement des travaux, lavage des engins et des camions avant leur sortie du chantier à un poste approprié, création d'une aire de livraison qui limitera les salissures aux abords du chantier, mise en place de bennes pour les déchets.</p> <p>Le projet, dans sa conception, tient compte des impact visuels que pourrait avoir le centre logistique sur l'ambiance paysagère du secteur :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Insertion des bâtiments dans le paysage : bâtiment le plus haut au centre d'autres bâtiments, volumes les plus hauts des bâtiments logistiques teintés en gris clair avec un dégradé de gris, volumes bas et les locaux techniques seront teintés en gris soutenu, locaux sociaux accolés aux bâtiments logistiques seront recouverts d'un bardage métallique lisse de teinte bleu soutenu, ... ;</li><li>• Conservation et mise en valeur des éléments existants : les grands arbres le long de l'Hers seront conservés, la partie nord-est du terrain, située en zone inondable et exploitée en tant que terre agricole, sera conservée et entretenue en l'état ;</li><li>• Création d'espaces verts et d'écrans visuels : traitement paysager des accès, plantations d'arbres sur les parkings, aménagement d'un espace vert au droit du bâtiment administratif, plantation de haies le long de la limite ouest et du chemin des cabanes, aménagement d'une voie douce bordée d'une bande paysagère plantée de haies au sud-ouest du site.</li></ul>	<b>Modéré</b>



## 5. APPRECIATION DES EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

Notons que les impacts temporaires liés à la période de chantier lors des travaux d'aménagement du centre logistique ne sont pas évalués ici. Seuls sont pris en compte les impacts permanents liés à l'exploitation du centre logistique.

Les impacts résiduels permanents occasionnés par l'exploitation du centre logistique sont susceptibles de s'ajouter à ceux d'autres projets passés, présents ou futurs dans le même secteur ou à proximité de ceux-ci, ce qui pourrait engendrer des effets de plus grande ampleur sur le milieu récepteur.

Il est donc essentiel d'analyser également les impacts potentiels cumulés, dans un rayon cohérent, en fonction de la nature des autres projets connus, de leur impacts (lorsqu'ils sont connus et communiqués), et de la thématique étudiée.

Dans le secteur d'étude, 10 projets, ayant fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ou d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public, ont été recensés.

Ces projets se situent dans un rayon approximatif de 5 km autour du projet de création d'un centre logistique.

L'évaluation des effets cumulatifs porte sur un certain nombre de composantes environnementales correspondant aux préoccupations majeures identifiées dans le cadre de la présente étude d'impact, et fonction de la nature du projet (création d'un centre logistique).

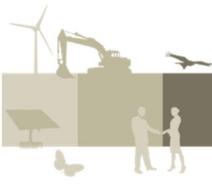
Les composantes qui seront retenues et analysées ici sont celles sur lesquelles le projet pourrait avoir un impact résiduel malgré les mesures mises en place :

- le sol ;
- les eaux superficielles ;
- la biodiversité ;
- la consommation d'espace ;
- le trafic routier ;
- le bruit ;
- le paysage ;
- le contexte socio-économique.

### 5.1. IMPACTS CUMULES SUR LE SOL

---

Dans le cadre du projet, l'aménagement du site (bâtiments, voiries, bassins, parkings) ainsi que les aménagements paysagers, nécessiteront un décapage préalable des horizons superficiels du sol. De plus, ces aménagements modifieront la topographie générale du site du fait de la création de deux merlons paysagers au sud-est.



Deux projets pourraient potentiellement avoir un impact cumulé avec notre projet :

- le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds ;
- la réalisation de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet ;

Ces deux projets engendreront des artificialisations qui auront des impacts sur le sol. Cependant, ces impacts seront limités à la surface de chaque projet. De plus, l'éloignement avec le projet du centre logistique de Saint-Jory (5 km au nord-ouest et 4 km au sud-ouest) montre qu'aucun impact cumulé sur le sol n'est attendu entre ces deux projets et le projet de Saint-Jory.

**⇒ L'évaluation des impacts cumulés du projet de centre logistique de Saint-Jory avec les autres projets connus montre qu'aucun impact cumulé sur le sol n'est attendu entre ces projets.**

## 5.2. IMPACTS CUMULES SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

L'aménagement et l'exploitation du centre logistique de Saint-Jory pourra engendrer une incidence sur la qualité des eaux superficielle (risque de pollution chronique ou accidentelle lié aux aménagements et aux activités du site) et sur le débit de ruissellement des eaux pluviales en raison de l'imperméabilisation du sol. Cependant, les mesures qui seront mises en place permettront de limiter ces impacts (bassins de rétention avec pré-traitement des eaux de ruissellements).

Trois projets pourraient potentiellement avoir un impact cumulé avec notre projet :

- le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds ;
- la réalisation de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet ;
- l'extension du plan d'épandage de la SAS Fibre excellence.

Dans le cadre des projets d'aménagement d'une zone d'activités à Fenouillet et de celui d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds, les rejets des eaux pluviales seront gérés (traitement avant rejet et régulation des débits). Étant donné l'éloignement de ces deux projets vis à vis du projet de centre logistique et les mesures qui seront mises en place, aucun impact cumulé sur les eaux superficielles n'est attendu entre ces projets.

Dans le cadre du projet d'extension du plan d'épandage, ce dernier prévoit une gestion des épandages respectant la réglementation afin de ne pas impacter la qualité des eaux. De plus, étant donné l'éloignement entre ces deux projets et les mesures qui seront mises en place, aucun impact cumulé sur les eaux superficielles n'est attendu entre ces projets.

**⇒ L'évaluation des impacts cumulés du projet de centre logistique de Saint-Jory avec les autres projets connus montre qu'aucun impact cumulé sur les eaux superficielles n'est attendu entre ces projets.**



### 5.3. IMPACTS CUMULES SUR LA BIODIVERSITE

---

L'artificialisation des terrains du projet de centre logistique de Saint-Jory va générer des impacts sur le milieu naturel. Cependant, plusieurs mesures seront mises en place, telles que l'évitement de la zone humide temporaire, la conservation de l'alignement de vieux chênes au nord-est du site, la création de noues enherbées et plantées, la création d'un réseau de milieux humides afin de favoriser l'accueil d'une flore et d'une faune inféodées aux milieux aquatiques, l'aménagements de gîtes pour les reptiles, la création d'espaces verts favorables à la biodiversité ordinaire, ... Toutes ces mesures permettront de limiter les impacts potentiels du projet.

Deux projets pourraient potentiellement avoir un impact cumulé avec notre projet :

- le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds ;
- la réalisation de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet.

Le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds se trouve au sein de la ZAC Eurocentre et les terrains du projet ne présentent aucune sensibilité écologique du fait de sa localisation au sein d'une matrice écologique anthropisée, siège d'une biodiversité faible.

Le projet de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet est enserré dans un tissu pavillonnaire (au sud, à l'est et à l'ouest, et des terres agricoles au nord. Les terrains sont déjà partiellement urbanisés et présentent donc peu d'enjeu d'un point de vue biodiversité.

Étant donné les caractéristiques (pas d'enjeu d'un point de vue biodiversité) et l'éloignement de ces deux projets vis à vis du projet de centre logistique, ainsi que les mesures qui seront mises en place, aucun impact cumulé sur la biodiversité n'est attendu entre eux.

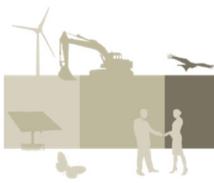
**⇒ L'évaluation des impacts cumulés du projet de centre logistique de Saint-Jory avec les autres projets connus montre qu'aucun impact cumulé sur la biodiversité n'est attendu entre ces projets.**

### 5.4. IMPACTS CUMULES SUR LA CONSOMMATION D'ESPACE

---

L'emprise foncière totale du projet représente une superficie de 23,4 ha. L'emprise du projet aménagé représente une superficie de 15,8 ha dont 14 ha sont actuellement exploités par l'agriculture. Le projet a donc un impact direct sur la consommation d'espace.

Cependant, les premières études du projet prévoyaient l'utilisation de l'ensemble de l'unité foncière acquise par le groupe CARGO. Cependant, une partie de cette emprise étant classée en zone agricole « A » et en zone naturelle « NS » au PLUI-H de Toulouse métropole, la conception du projet a été revue, cette modification de l'emprise du projet a permis de réduire la consommation d'espaces de 7,6 ha.



Deux projets pourraient potentiellement avoir un impact cumulé avec notre projet :

- le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds ;
- la réalisation de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet.

Le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds entrainera l'artificialisation de terrains situés au sein de la ZAC Eurocentre, qui sont donc voués à être artificialisés.

Le projet de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet est enserré dans un tissu pavillonnaire (au sud, à l'est et à l'ouest), et des terres agricoles au nord. Les terrains sont déjà partiellement urbanisés et la ZAC aura donc une incidence négligeable sur la consommation d'espace.

Ces deux projets ont donc un impact local sur la consommation d'espace mais l'éloignement et leur impact limité montrent qu'aucun impact cumulé sur la consommation d'espace n'est attendu entre ces deux projets et celui de Saint-Jory.

**⇒ L'évaluation des impacts cumulés du projet de centre logistique de Saint-Jory avec les autres projets connus montre qu'aucun impact cumulé sur la consommation d'espace n'est attendu entre ces projets.**

## 5.5. IMPACTS CUMULES SUR LE TRAFIC ROUTIER

L'activité du centre logistique générera une augmentation du trafic local. Cependant au regard des flux actuels cette augmentation sera quasiment négligeable. Les estimations montrent que l'augmentation du trafic sur la RD 820 sera de 0.6 % et au niveau de l'A62, elle sera de 0.27 % pour les véhicules légers et de près de 2 % pour les poids lourds

Plusieurs mesures permettront de limiter ces impacts (aménagement des voiries, développement des modes de transport doux, ...).

Deux projets pourraient potentiellement avoir un impact cumulé avec notre projet :

- le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds ;
- la réalisation de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet.

L'étude d'impact du projet d'aménagement du centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds conclut que le trafic engendré par le projet sera négligeable. L'impact du projet sur le trafic routier représentera entre 2 et 5 % pour les poids lourds.

Ce projet a donc un impact très limité sur le trafic, il n'est donc pas attendu d'impact cumulé de ce dernier avec celui de Saint-Jory.

Le projet de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet engendrera une augmentation de la population locale d'environ 1400 à 1500 habitants et de ce fait une augmentation du trafic, augmentation également due à une mauvaise desserte par les transports en commun de ce secteur. L'autorité environnementale a donc encouragé le maître d'œuvre à envisager une desserte efficace en transport en commun de la halte ferroviaire de Fenouillet depuis la ZAC.



Ce projet aura donc un impact quasi exclusivement sur le trafic de véhicules légers. Mais de par sa localisation (sud du projet), il n'est pas attendu d'impact cumulé négatif de ce dernier avec celui de Saint-Jory.

⇒ **L'évaluation des impacts cumulés du projet de centre logistique de Saint-Jory avec les autres projets connus montre qu'aucun impact cumulé sur le trafic routier n'est attendu entre ces projets.**

## 5.6. IMPACTS CUMULES SUR LE PAYSAGE

---

Le projet du centre logistique de Saint-Jory a été étudié de manière à s'intégrer dans le paysage local existant. Les aménagements et constructions envisagés viendront remplacer les terres agricoles sur l'emprise du projet. Cependant l'impact du projet sur le paysage est considéré comme négligeable à faible, en raison des masques visuels végétaux qui seront mis en place et de l'intégration des bâtiments dans ce secteur déjà industrialisé

Deux projets pourraient potentiellement avoir un impact cumulé avec notre projet :

- le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds ;
- la réalisation de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet.

Le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnaud-Estrétefonds entrainera l'artificialisation de terrains situés au sein de la ZAC Eurocentre dans un contexte largement industrialisé. Ce projet a donc une incidence négligeable sur le paysage. Le projet de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet est enserré dans un tissu pavillonnaire (au sud, à l'est et à l'ouest), et des terres agricoles au nord. Les terrains sont déjà partiellement urbanisés, il aura donc une incidence négligeable sur le paysage.

Ces deux projets ont donc un impact local très limité sur le paysage ceci combiné à leur éloignement fait qu'aucun impact cumulé sur le paysage n'est attendu entre ces deux projets et celui de Saint-Jory.

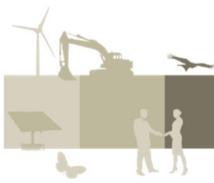
⇒ **L'évaluation des impacts cumulés du projet de centre logistique de Saint-Jory avec les autres projets connus montre qu'aucun impact cumulé sur le paysage n'est attendu entre ces projets.**

## 5.7. IMPACTS CUMULES SUR LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

---

Le projet de centre logistique est implanté dans un secteur à vocation industrielle. Son emprise foncière fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Euronord – Les Cabanes » qui s'inscrit dans la perspective d'accueil d'activités économiques de type logistique, liées à la situation de la commune de Saint-Jory à l'entrée nord de l'agglomération toulousaine et à proximité d'une desserte autoroutière de premier ordre.

Le projet s'intégrera donc parfaitement dans ce contexte industriel et aura un impact positif sur les activités économiques du secteur.



Deux projets pourraient pouvant potentiellement avoir un impact cumulé avec notre projet :

- le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds ;
- la réalisation de la ZAC de Piquepeyre sur la commune de Fenouillet.

Le projet d'exploitation d'un centre logistique sur la commune de Castelnau-d'Estrétefonds permettra l'accueil d'activités économiques au sein de la ZAC Eurocentre qui est déjà en grande partie aménagée. Il contribuera ainsi à la pérennité des activités économiques du secteur.

Le projet de réalisation de la ZAC de Piquepeyre vise à augmenter l'offre de logements en périphérie de Toulouse Il contribuera donc au développement économique du secteur.

Ainsi, un impact cumulé positif de ces projets avec le projet de Saint-Jory sur le contexte socio-économique est attendu.

**⇒ L'évaluation des impacts cumulés du projet de centre logistique de Saint-Jory avec les autres projets connus montre qu'un impact cumulé positif sur le contexte socio-économique est attendu entre ces projets.**



## 6. VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS

Le centre logistique est plus ou moins vulnérable à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs, qui sont essentiellement :

- les risques naturels : inondation, mouvement de terrain ;
- les risques technologiques : rupture de barrage, transport de matières dangereuses, accident de la circulation et accident industriel.

### 6.1. RISQUE NATUREL

#### 6.1.1. Risque d'inondation

La commune de Saint-Jory est concernée par le risque d'inondation, directement lié aux précipitations sur le bassin versant de l'Hers mort, en amont du site. Ce risque se manifesterait par des débordements de l'Hers mort et l'inondation de la plaine. L'imperméabilisation des sols favorisant le ruissellement, la formation et la rupture d'embâcles en amont, peuvent accentuer le phénomène.

En cas de crue de l'Hers mort, la partie nord-est de l'emprise du projet pourrait être inondée. Afin de ne pas aggraver les effets d'une inondation sur le voisinage et de respecter les prescriptions du PPRI de la commune, plusieurs mesures seront mises en place (Cf. § 4 : Synthèse des impacts et mesures sur l'environnement et sur la santé).

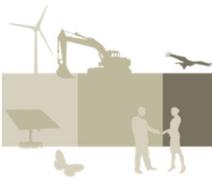
Une inondation pourrait avoir plusieurs effets négatifs sur le projet, qui à leur tour pourraient avoir des conséquences sur l'environnement du site :

- pendant la phase chantier, les eaux de crue pourraient emporter du matériel ou des engins, qui pourraient à leur tour endommager des constructions voisines et d'autres biens matériels ou entraîner une pollution à l'extérieur du site ;
- pendant l'exploitation du centre logistique, une inondation pourrait provoquer des dégâts sur les bâtiments et constructions du centre logistique ; en cas d'entraînement de débris par les eaux de crue par exemple, ces derniers pourraient endommager des constructions voisines ou des biens matériels à l'extérieur du site. De même qu'en phase chantier, des véhicules ou du matériel pourraient être emportés par les eaux de crue et entraîner des dégâts matériels ou une pollution à l'extérieur du site.

Plusieurs mesures seront prises afin de limiter la vulnérabilité du projet face au risque d'inondation pendant la phase de travaux, puis pendant la phase d'exploitation du centre logistique. D'autres mesures permettront de limiter les conséquences que pourrait avoir la vulnérabilité du site face au risque d'inondation du site.

Ces mesures visent notamment à préserver l'environnement, le voisinage et les biens matériels aux alentours du site en cas d'inondation :

- Aucun bâtiment n'est prévu au sein de la zone inondable au nord-est de l'emprise du projet. À cet endroit, seuls des espaces verts, des places de parking et une voirie seront



aménagés, ce qui permettra de limiter les dégâts matériels au sein du site en cas d'inondation.

- En cas d'alerte inondation (transmise par le Maire) pendant la phase chantier, tous les engins et matériels de chantier seront évacués en dehors de la zone inondable.
- En cas d'alerte pendant la phase d'exploitation, tous les véhicules stationnés sur le parking situé en zone inondable seront évacués en dehors de la zone.
- L'enlèvement des engins, véhicules et matériels permettra notamment d'éviter qu'ils soient emportés par les eaux de crue et qu'ils créent ainsi d'éventuels dommages ou pollutions à l'extérieur du site. De plus, l'accès au site sera interdit en cas d'alerte ainsi le portail d'accès situé avenue de l'Euro sera fermé.

### 6.1.2. Mouvements de terrain

Le risque de mouvements de terrain sur la commune est uniquement lié à la composition argileuse des sols.

À Saint-Jory, les conditions hydrogéologiques typique d'un climat tempéré, influencent la composition des argiles alors souvent proches de leur état de saturation. Leur potentiel de gonflement est donc relativement limité. Cependant, en période de sécheresse, la tranche superficielle du sol est soumise à l'évaporation, ce qui entraîne un « retrait » des argiles se manifestant verticalement par un tassement et horizontalement par l'ouverture de fissures.

Contrairement au sol situé sous le bâti, protégé de l'évaporation en période estivale où se maintient alors un équilibre hydrique plus ou moins stable au cours de l'année, de fortes différences de teneur en eau vont donc apparaître au droit des façades, entre le sol présent sous le bâti et celui soumis à l'évaporation.

Des mouvements différentiels peuvent se produire dans cette zone de transition et occasionner des dégâts sur le bâti du centre logistique avec l'apparition de fissures sur les murs porteurs et plus particulièrement sur les angles du bâti. Néanmoins, ces dégâts sur le bâti ne devraient pas avoir de conséquences à l'extérieur du site.

En revanche, il existe un risque d'endommagement du système d'évacuation des eaux usées ou pluviales, qui pourrait engendrer une diffusion des eaux usées ou pluviales à l'extérieur du site et une pollution du sous-sol.

Dès la conception du projet, des mesures ont été prises afin de limiter la vulnérabilité du projet face à l'aléa de retrait et de gonflement des argiles.

Le PPR Sècheresse approuvé sur la commune a notamment été pris en compte dans la conception du projet.

Certaines mesures visent notamment à préserver l'environnement, le voisinage et les biens matériels aux alentours du site en cas d'aléa de retrait et de gonflement des argiles :

- étanchéité des canalisations d'évacuation des eaux usées et pluviales ;
- récupération et évacuation des eaux pluviales et de ruissellement des abords des bâtiment et leur stockage au sein de bassins étanches ;
- captage des écoulements de faibles profondeurs, s'ils existent, par un dispositif de drainage périphérique situé à une distance minimale de 2 m de tout bâtiment ;
- rejet des eaux pluviales réalisé dans le réseau collectif ;



- imperméabilisation des sols autour des bâtiments s'opposant à l'évaporation d'une largeur de 1,5 m en périphérie ;
- élagage périodique des arbres et arbustes existants situés à une distance de l'emprise de la construction projetée inférieure à leur hauteur, ou mise en place d'un écran anti-racines d'une profondeur minimale de 2 m.

## 6.2. RISQUE TECHNOLOGIQUE

---

### 6.2.1. Rupture de barrage

Le site est concerné par l'onde de submersion du barrage de l'Estrade (Ganguise) situé dans le département de l'Aude. En cas de rupture du barrage, l'onde de submersion suivrait le cours de l'Hers Mort qui passe en limite est du projet et provoquerait un débordement du cours d'eau sur la partie est des terrains.

La vulnérabilité du projet face à ce risque est la même que pour le risque d'inondation due aux précipitations dans le bassin versant de l'Hers Mort, et ses conséquences pour l'environnement seraient également identiques (cf. paragraphe précédent).

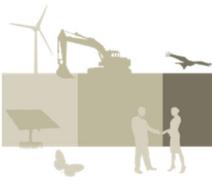
### 6.2.2. Accident industriel et accident de la circulation

Plusieurs Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sont localisées à proximité du projet dont 3 sont implantées en bordure du site et concernent des activités d'entrepôt et de stockage de matières plastiques sous le régime d'enregistrement.

Le site est également implanté à proximité de voies de circulation importantes telle que l'autoroute A62.

Les effets d'un accident majeur d'origine industrielle ou de la circulation sur le projet pourraient être :

- la propagation d'un incendie : il peut être dû à l'inflammation du carburant, à l'échauffement anormal d'un organe du véhicule, à un choc contre un obstacle engendrant la production d'étincelles, à l'inflammation d'une fuite de produit inflammable, ou bien à une explosion au voisinage ;
- l'explosion : elle peut être engendrée par un choc avec production d'étincelles (notamment pour les citernes de gaz inflammable), par l'échauffement d'une cuve de gaz (liquéfié, comprimé ou non), par la mise en contact de plusieurs produits incompatibles ou encore par l'allumage inopiné d'artifices ou de munitions ;
- le dégagement de nuage toxique : il peut être dû à une fuite de produit toxique ou des fumées produites lors d'une combustion (même si le produit initial est non toxique) ; ce nuage va s'éloigner du lieu de l'accident au gré des vents actifs à ce moment-là ;
- la pollution du sol et/ou de l'eau : elle est due à une fuite de produit liquide qui va ensuite s'infiltrer dans le sol et / ou se déverser dans le milieu aquatique proche.



La vulnérabilité du centre logistique à la propagation d'un nuage toxique n'aurait aucune incidence sur l'environnement extérieur au site. De même, si une pollution voisine venait à se diffuser à l'intérieur du site du centre logistique, cela ne créerait pas d'incidence négative supplémentaire sur l'environnement extérieur.

En revanche, si un incendie ou les effets d'une explosion pénétraient à l'intérieur de l'emprise du centre logistique, ils pourraient provoquer à leur tour l'incendie ou l'explosion d'entités à l'intérieur du site, telles que : des véhicules, cuves ou citernes, palettes, etc...

Les effets que pourraient avoir un incendie ou une explosion dans l'emprise du centre logistique, ainsi que leurs conséquences sur l'environnement extérieur au site, sont analysés dans l'étude de dangers, présentée en pièce jointe n°49 du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Si un incendie ou une explosion venant de l'extérieur arrivaient à pénétrer à l'intérieur de l'emprise du centre logistique, toutes les mesures mises en place au sein du centre logistique pour éviter et réduire le risque d'incendie ou d'explosions permettraient de limiter les conséquences de cet accident.

**⇒ Les incidences liées à la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs sont considérées comme négligeables à faibles, en raison des mesures de conception du projet et des mesures d'intervention qui seront mises en place. Aucune mesure complémentaire ne semble donc nécessaire.**



## 7. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIÉES ET RAISONS DU CHOIX DU PROJET

### 7.1. LES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION

Les solutions de substitution envisageables concernant ce projet pourraient porter :

- sur le choix d'un autre site pour l'implantation du nouveau centre logistique ;
- sur des choix techniques différents avec des cellules qui ne soient pas de grande hauteur mais de ce fait, pour une même capacité, un bâtiment plus grand.

Pour permettre la comparaison avec le choix d'un autre site, une évaluation des dépenses carbone, de l'impact social et de l'impact économique du projet a été réalisée pour chacun des sites envisagés.

**Cette étude a permis de montrer que le site de Saint-Jory représentait la meilleure solution d'implantation en considérant les impacts Carbone, sociaux et économiques.**

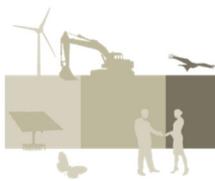
Le choix technique de mécaniser l'activité « Stockage » engendrera la réalisation d'un bâtiment de grande hauteur. Cette mécanisation permettra ainsi de disposer d'un entrepôt pouvant absorber la dynamique de l'activité sur le long terme tout en étant connecté aux réseaux de transport.

De plus, grâce à la mécanisation et à l'implantation de cellules de grande hauteur l'emprise du projet sera nettement diminuée en conservant les mêmes capacités.

Les effets et les contraintes qui peuvent être rapidement approchés dans le cas d'un bâtiment classique ou dans le cas d'un bâtiment avec des cellules de grande hauteur sont présentés dans le tableau comparatif ci-dessous :

Critères	Cellules de grande hauteur	Pas de grande hauteur (superficie supérieure)
Compatibilité avec les Schémas et documents d'urbanisme		
Critères environnementaux (faune et flore)		
Critères environnementaux (autres)		
Voisinage et habitat		
Paysage		
Faisabilité technique		
Critères économiques		

	Solution favorable
	Solution présentant quelques aléas
	Solution non réalisable en l'état actuel et/ou présentant des difficultés
	Contraintes inconnues



Le projet de bâtiment logistique sans cellules de grande hauteur engendrerait une augmentation de la surface à construire de près de 80.000 m<sup>2</sup> ce qui n'est pas compatible avec le Plan Local d'Urbanisme de la commune et le PPRI.

⇒ **Le projet retenu présente l'avantage d'une évaluation Carbone-Social-Economique favorable et de la compatibilité avec les documents d'urbanisme.**

## 7.2. RAISONS DES CHOIX DU PROJET

### 7.2.1. Choix du site

Au vu de la disponibilité de terrain suffisamment grand pour accueillir le projet, il n'existe à ce jour dans le secteur toulousain au sens large que 4 implantations possibles : Montbartier, Saint-Jory, Les portes du Tarn et Castelnaudary. Très rapidement, le choix s'est porté sur le terrain de la future ZAC EURONORD les Cabanes car celui-ci réunissait tous les critères indispensables au projet malgré de fortes contraintes en termes d'urbanisme :

- emprise foncière importante avec une grande capacité d'extension ;
- positionnement central par rapport à ses filiales ;
- connexions aisées avec les réseaux de transport (route et fer) ;
- proximité par rapport aux lieux de vie de leurs employés.

#### 7.2.1.1. Implantation idéale par rapport aux centres logistiques

L'implantation du projet sur le site de Saint-Jory permettra d'être proche des lieux d'activités dans la région et d'avoir une liaison aisée avec les autres centres logistiques.

#### 7.2.1.2. Implantation idéale par rapport au personnel

Cette implantation permettra aux salariés des autres sites de se rapprocher de leur domicile pour certains et pour d'autres, cela limitera l'éloignement par rapport à Toulouse.

#### 7.2.1.3. Implantation idéale pour la réception et l'expédition des produits (transporteurs)

Le futur dépôt de Saint-Jory est situé idéalement entre le point d'arrivée des containers et celui des départs transporteurs. Cette implantation permettra de :

- diminuer encore l'utilisation du transport routier depuis FOS sur Mer au profit du rail ;
- diminuer les trajets de transfert des containers depuis Fenouillet ;
- diminuer l'utilisation de la rocade toulousaine ;
- planifier les transports les trajets sur la rocade en fonction des heures de pointes.

⇒ **Le site de Saint-Jory présente donc une situation des plus favorables, il permettra d'optimiser le transport des marchandises mais également de diminuer les temps de transport du personnel.**



## 7.2.2. Les choix techniques

### 7.2.2.1. La centralisation du stockage de marchandise

Les livraisons clients partent dans toute la France et à l'export, essentiellement par transport routier. Les expéditions transitent par des plateformes transporteurs situées au nord de Toulouse, de Saint-Jory à Eurocentre (Castelnau d'Estretfonds).

La centralisation du stockage a plusieurs objectifs :

- moins de navettes entre les différents sites ;
- une optimisation du remplissage du bâtiment grâce à une mutualisation des stocks de produits.

### 7.2.2.2. La mécanisation

Le choix de mécaniser l'activité a été fait pour répondre à trois objectifs :

- s'adapter au marché ;
- intégrer la logistique au sein de la ville ;
- pérenniser l'emploi.

#### L'adaptation au marché

Face à une demande client plus forte, plus exigeante et plus diversifiée, qui se traduit par une grande diversité dans les commandes, dans les articles ou encore dans les conditionnements, un système mécanisé permettra de lancer des traitements sur des volumes ciblés, sur des délais très courts et ce avec une forte agilité.

En effet, le commerce omnicanal amène l'activité de la société CARGO à évoluer pour répondre aux besoins :

- une plus grande réactivité pour la préparation de commandes, sur des flux web par exemple et sur le traitement des retours ;
- une meilleure absorption des variations de charge.

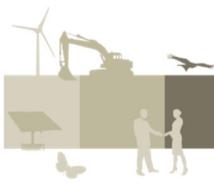
Les systèmes mécanisés apportent des solutions permettant de répondre à ces besoins.

De plus, l'automatisation de la logistique devient un enjeu primordial dans la compétition qui s'installe avec les nouveaux acteurs du marché et les nouveaux modes de consommation.

#### L'intégration de la logistique au sein de la ville

La mécanisation permettra à la société CARGO d'atteindre deux de ses objectifs à priori irréconciliables :

- disposer d'un entrepôt pouvant absorber sa dynamique sur le long terme ;
- être connecté aux réseaux de transport et être proche du lieu de vie de ses collaborateurs.



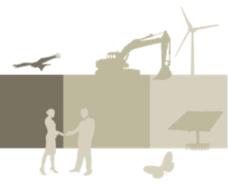
### La pérennisation de l'emploi

La logistique, et notamment la création des « prêts à vendre » est un métier pénible où il est très difficile de concilier nécessité opérationnelle et ergonomie des postes. Depuis déjà 5 ans, le groupe CARGO a investi dans la mécanisation des process permettant d'améliorer les conditions de travail, mais le groupe doit passer à une nouvelle étape pour atteindre ses objectifs en termes de confort de travail.

De plus, cette nouvelle étape doit permettre au groupe de réduire le recours au travail temporaire au profit de l'emploi permanent, gage d'une meilleure qualité.

Le fil conducteur du projet de mécanisation est l'élimination au maximum des postes pénibles et des tâches à faible valeur ajoutée grâce à l'automatisation ou la robotisation. Les postes pénibles ne pouvant pas être automatisés ont été étudiés avec des ergonomes pour limiter au maximum leur pénibilité.

Toute cette mécanisation permettra au groupe de transformer une partie des emplois temporaires en emplois permanents plus performants et beaucoup moins pénibles.



## 8. METHODES ET AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT

Les méthodes d'analyses et d'études utilisées pour caractériser l'environnement du site concerné et le projet lui-même, sont déterminées dans un premier temps par une démarche exploratoire visant à identifier, *a priori*, les sensibilités les plus évidentes, en fonction :

- d'une première appréciation fondée sur des visites de terrains,
- de documents disponibles sur les sites Internet de diverses structures concernées, afin d'établir un inventaire des contraintes environnementales : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, Conseil Départemental, base de données variées (patrimoine, sols, risques : Mérimée, BRGM, Géorisques, etc.) ... ;
- d'enquêtes effectuées auprès des services d'administrations et diverses structures consultées par courrier ou rencontrées par le maître d'ouvrage : Commune de Saint-Jory, Conseil Départemental, Direction Régionale des Affaires Culturelles, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, ErDF, France Télécom, etc.
- des études réalisées sur le secteur (études faune/flore, paysagères, etc.).

À partir de ces premières données, un canevas de collecte et d'analyse d'informations concernant les différents thèmes à traiter en fonction de leur « priorité » en termes de sensibilité a été fixé.

Le choix, le poids et la finesse de la méthode retenue pour traiter chaque thème de l'état actuel, sont donc variables et ajustés aux réalités locales ; ces méthodes et les moyens d'investigation mis en œuvre ont pu évoluer en cours d'étude lorsque des sensibilités nouvelles ou des sensibilités particulières plus importantes que leur estimation de départ sont apparues.

Les visites de terrains pour la caractérisation de l'environnement au sens large ont été effectuées en mai 2016, février, mars, avril et juin 2017, juillet et novembre 2018, puis en mars, mai, juin, juillet et septembre 2019. Les cartes et données afférentes présentées dans ce rapport sont établies à ces dates et actualisées en fonction des données disponibles.

L'analyse climatique du secteur a été faite à partir de sources bibliographiques, du site Météo-France, et des données météorologiques de la station de Toulouse.

L'étude géologique et pédologique a été menée sur la base de la carte géologique au 1/50 000 et notice de Toulouse-ouest et de la carte IGN au 1/25 000 en réalisant une compilation des connaissances bibliographiques disponibles sur le secteur (Banque de Données du sous-sol, BRGM). Mais également grâce aux études géotechniques menées par le bureau Fondasol en 2017, 2019 et 2020.

L'étude hydrologique du secteur a été menée à partir des sites de l'Agence de l'Eau du bassin Adour Garonne, et d'une compilation bibliographique de différentes bases de données disponibles sur le secteur (Sandre, Gest'eau, hydro...).

L'étude du milieu naturel, de la faune et de la flore sur le site a été menée à partir de relevés de terrain, ainsi que des sites Internet de la DREAL Occitanie et de l'Inventaire National du Patrimoine Naturel. Les relevés du milieu environnant ont été effectués sur le terrain au cours



des mois de mai 2016, mars et avril 2017, novembre 2018 et mars 2019, avec des conditions météorologiques variables (temps ensoleillé à couvert, pluie, vent faible à modéré).

Les études socio-économiques du projet ont été réalisées à partir d'une compilation bibliographique des données et études disponibles (INSEE, site agreste, données communales, etc.).

L'analyse paysagère est fondée sur des observations de terrain menées en février et juin 2017, juillet 2018 et mai et septembre 2019, sur les informations de la DREAL Occitanie, et de différentes bases de données comme celle de Mérimée.

L'analyse des impacts visuels des projets est basée sur un croisement de données telles que topographie, l'habillage de la trame paysagère, le niveau de fréquentation des sites...

Le volet paysager du permis de construire du projet a été utilisé pour analyser l'impact visuel du projet. Le bureau Woodstock a réalisé la notice paysagère de ce projet avec des simulations de vue sur les bâtiments du projet depuis les points remarquables et points de passage à différents stades de maturité des plantations. A partir de cette étude, des propositions de traitement paysager ont été élaborées. Ces propositions tiennent compte de la qualité architecturale des éléments proches du site, de la nature des sols et mentionnent la végétation appropriée pour définir les orientations du projet paysager.

L'étude de compensation agricole a été réalisée par les services de la Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne, notamment à partir d'une enquête menée auprès des exploitants agricoles concernés par le projet.

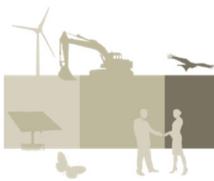
L'étude d'impact a été réalisée sous la responsabilité de Fabien SENDES, Directeur de projets Industrie et Eaux et Co-gérant du Cabinet ECTARE, par :

Membre de l'équipe	Fonction et formation initiale	Rôle dans l'étude
Fabien SENDES	Directeur de projets Industrie et Eaux et Co-gérant du Cabinet ECTARE Il assure la réalisation et l'encadrement des études ICPE <i>(Hydrogéomorphologue DEA de Géographie physique et Hydrologie)</i>	Chef de Projet Contrôle qualité
Jérôme SEGONDS	Directeur de projets Territoires et Biodiversité Responsable Production du Cabinet ECTARE Il assure la coordination des études écologiques <i>(Ingénieur des Techniques Horticoles et du Paysage – Spécialisation Génie de l'Environnement – Protection et Aménagement des Milieux)</i>	Expert écologue
Stéphanie CONSTANS	Chargée d'affaire, chargée d'études, spécialisée dans les ICPE <i>(Maîtrise Sciences de l'Environnement)</i>	Coordination des études et rédaction du dossier



Membre de l'équipe	Fonction et formation initiale	Rôle dans l'étude
Ophélie DOCQUIER	Chargée de mission naturaliste ( <i>Master 2 – Eco-ingénierie des zones humides, biodiversité</i> )	Experte écologue (flore) Réalisation des inventaires de terrain Rédaction des chapitres faune flore et milieux naturels
Pierre GRISVARD	Chargé de mission naturaliste ( <i>Master 2 – Ecologie Environnement</i> )	Expert écologue (aune) Réalisation des inventaires de terrain Rédaction du chapitre faune
Julie BETTIOL	Chargée de mission Environnement ( <i>Master professionnel Sciences de la Terre</i> )	Recherche de données et rédaction du dossier
Sarah Berthe	Assistante d'études environnementales – Chargée de mission faune ( <i>Master 2 « Écosystèmes, contaminants, Eau, Santé spécialité Écologie appliquée option Ecotoxicologie »</i> )	Cartographe  Cartes des chapitres faune flore et milieux naturels
Ingrid ROUVIÈRE	Infographiste et géomaticienne Elle intervient dans la conception cartographique et l'analyse spatialisée ( <i>BTS Aménagements paysagers et Titre professionnel Technicien Supérieur en SIG</i> )	Cartographe Cartes et iconographie du dossier

Le Cabinet ECTARE réalise de nombreuses études dans le domaine de l'aménagement du territoire et des ICPE, cela à différents niveaux (expertises ponctuelles dans le domaine de l'avifaune, de la flore ou des milieux naturels en général, pré diagnostics et études environnementales préalables, études d'impact...).



## 9. ÉTUDE DE DANGERS

### 9.1. SYNTHÈSE ET LOCALISATION DES POTENTIELS DE DANGERS INTERNES

La synthèse des potentiels de dangers internes à l'établissement, qui ont été identifiés précédemment, est présentée dans le tableau suivant.

Concernant les dangers liés aux produits, comme évoqué précédemment, le principal danger réside dans **l'incendie de ces matières**, ces derniers étant combustibles. La toxicité des fumées d'incendie pourra également présenter un risque en cas de combustion de matières plastiques.

Potentiels de dangers internes		
Produit (Stockage et utilisation en fonctionnement normal)	Stockage marchandises	<b>Retenu</b> <b>Le stockage présente un risque d'incendie (avec ou non toxicité) et déversement accidentel pour les liquides dangereux.</b> De plus la circulation et le stationnement de véhicules présentent des risques d'ignition.
	Manutention	
Équipements	Local sprinkler	<b>Retenu</b> Risque de <b>déversement accidentel et d'incendie</b>
	Locaux de charge	<b>Retenu</b> <b>Risques d'incendie, de pollution et d'explosion</b>
	Transformateur	<b>Retenu</b> <b>Risque d'incendie</b>
Conditions transitoires	Entretiens des équipements	Identiques aux potentiels déjà retenus
Pertes d'utilité	Perte du réseau d'électricité, téléphone, eau	Non retenu

Les agressions d'origine externes ont été prises en compte en phase projet, construction et le seront aussi en phase exploitation comme suit :

- Foudre : Etude technique et analyse du risque foudre puis entretien des dispositifs de protection foudre ;
- Sécheresse : Etude géotechnique avant-projet.
- Inondation : aménagement prenant en compte les règles du PPRi.



## 9.2. ENJEUX ET ELEMENTS VULNERABLES

### 9.2.1. Tiers

Les tiers situés à proximité du site sont constitués :

- Des habitations situées à proximité (maison, jardins) ;
- Des éventuels travailleurs agricoles des champs ;
- Des entreprises situées à proximité.

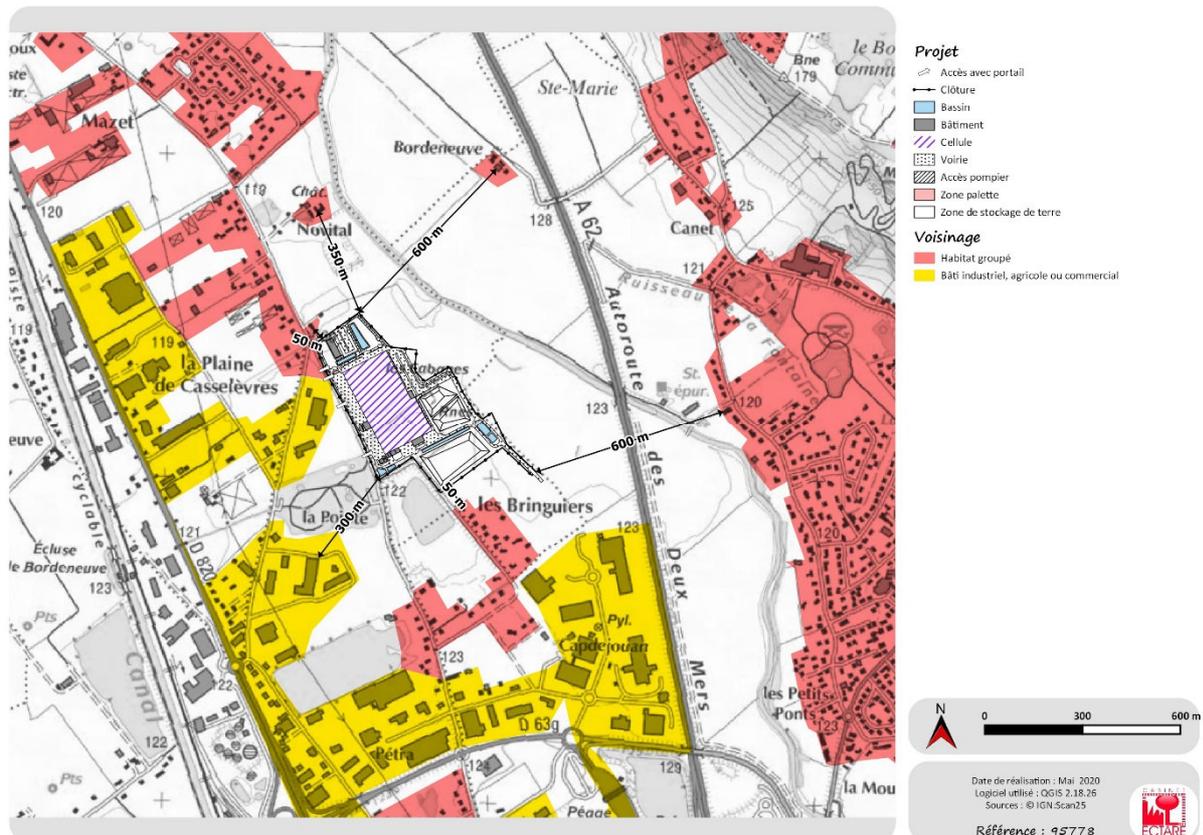


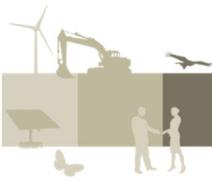
Figure 23 : Localisation du voisinage du projet

**Les entreprises et habitations les plus proches peuvent constituer une cible potentielle en cas d'accident majeur sur le site.**

### 9.2.2. Infrastructures :

Les principales infrastructures de transport et d'énergie les plus proches du site sont :

- l'axe autoroutier A62 (à environ 400 m) ;
- la route départementale D820 (à environ 960 m) ;
- le chemin communal du parc qui longe la limite ouest du site ;
- le chemin communal des Cabannes qui longe la limite sud-ouest du site ;
- une ligne aérienne basse tension une ligne haute tension enterrée qui longent la bordure ouest le long du chemin du Parc.



Le nombre de personnes susceptibles d'être présentes sur les voies de circulation listées ci-dessus sont :

- 270 personnes par km pour l'A62 pouvant connaître des embouteillages ;
- 67 personnes par km sur la D820.

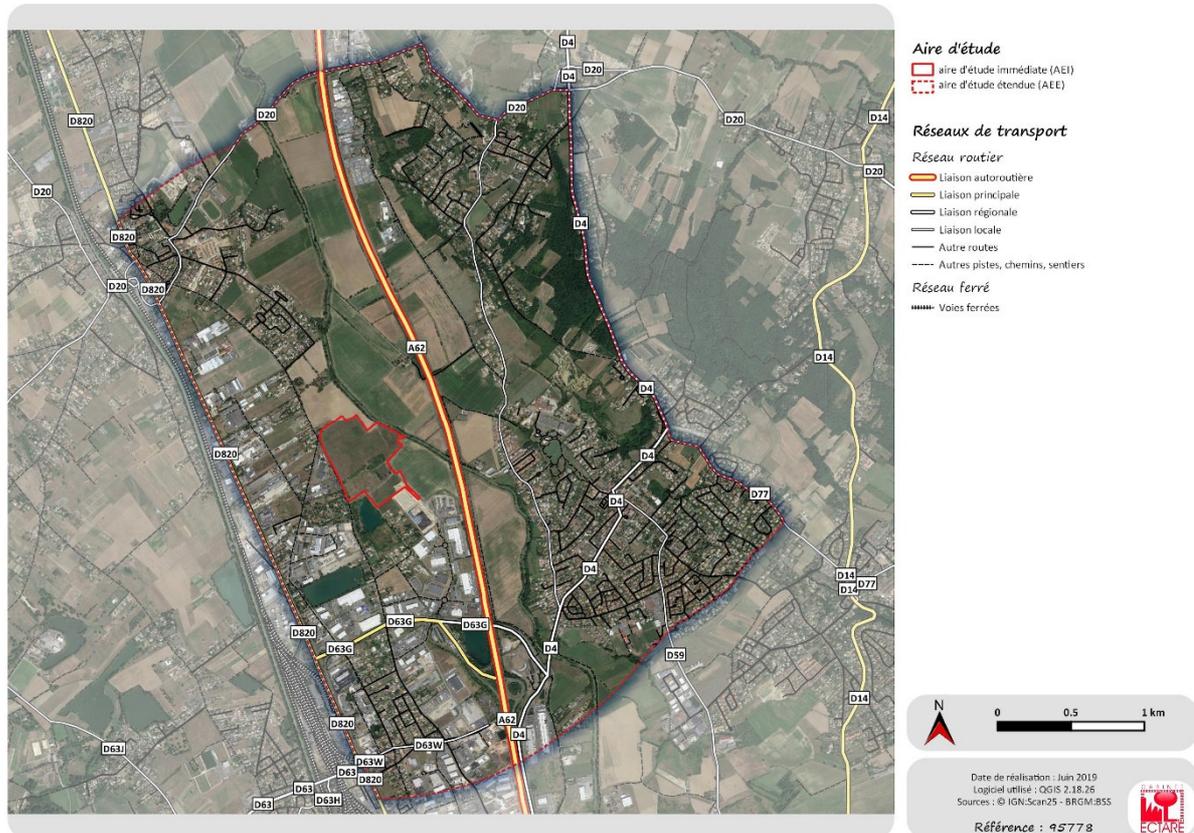


Figure 24 : Infrastructures de transport à proximité du projet

**En cas de phénomène dangereux sortant du site, ce dernier peut avoir un impact sur les infrastructures alentours : voies routières et ligne électrique.**

### 9.2.3. Milieux naturels

Au droit de l'aire d'étude, aucun APPB, aucune ZNIEFF et aucune ZICO n'ont été recensés.

À noter la présence d'une zone humide temporaire au nord-est. Cette formation présente diverses espèces végétales hygrophiles et est potentiellement favorable à la petite faune aquatique

Absence d'Espaces Naturels Sensibles et de Parc Naturel Régional dans l'aire d'étude.

Aucun boisement n'existe sur les parcelles concernées par le projet.

Aucun espace présent sur le site ne correspond à la notion de trame verte ou bleue.



L'étude spécifique faune/flore réalisée met en évidence que la flore observée au sein de l'aire d'étude est peu diversifiée et caractéristique des milieux perturbés et remaniés. Aucune espèce végétale protégée n'a été observée sur les terrains du projet. La faune observée sur le site apparaît comme peu diversifiée et assez commune. Les enjeux concernant la faune se concentrent sur la zone humide temporaire, la ripisylve et les vieux arbres à capricorne.

**En cas de phénomène dangereux sortant du site, aucun impact n'est à attendre sur les milieux naturels. Seule la zone humide pourrait potentiellement être touchée.**

### 9.3. SCENARIOS ET MODELISATIONS

A l'issue de l'identification des potentiels de dangers et de l'analyse des risques, les phénomènes dangereux identifiés et étudiés pour le site sont :

- Incendie d'une cellule de stockage grande hauteur (effets thermiques) ;
- Propagation de l'incendie d'une cellule à la cellule adjacente ;
- Incendie d'une cellule de stockage (effets toxiques).

Les conclusions pour chaque scénario sont les suivantes :

#### 9.3.1. Incendie d'une cellule de stockage (Effets thermiques)

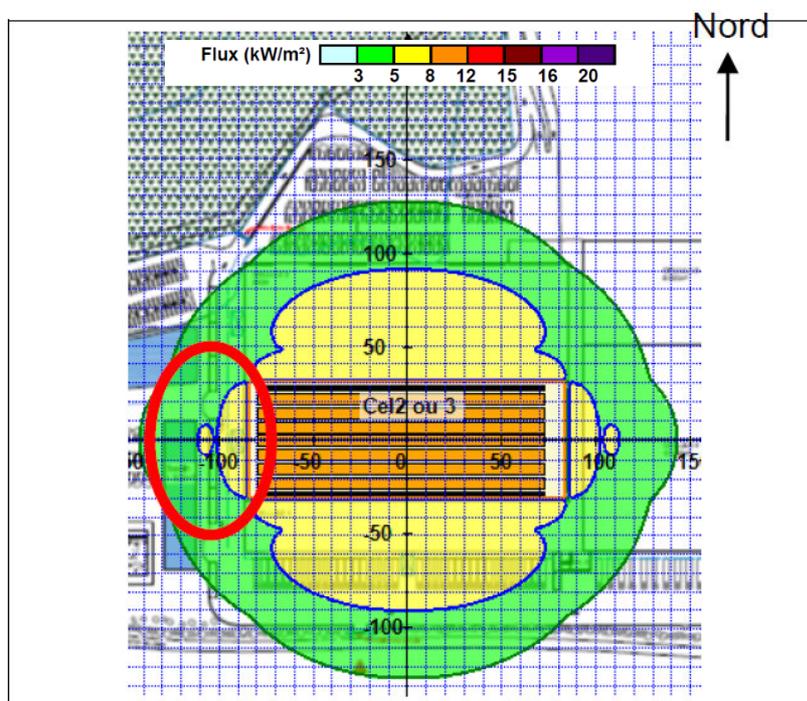


Figure 25 : Cartographie des flux thermiques autour de la cellule 2 pour un départ de feu en cellule seule.

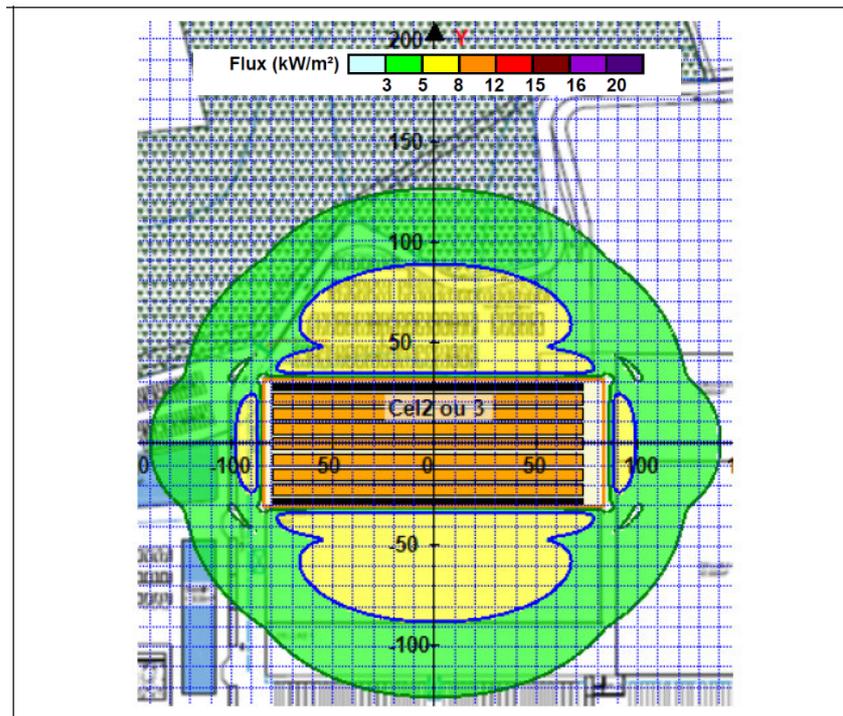
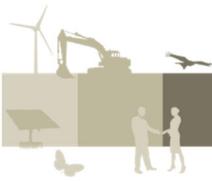


Figure 26 : Cartographie des flux thermiques autour de la cellule 3 pour un départ de feu en cellule seule

**Les calculs réalisés pour un scénario de départ de feu en cellule seule mettent en évidence les points suivants :**

- tous les flux thermiques de 5 kW/m<sup>2</sup> restent confinés à l'intérieur des limites de propriété ;
- les flux thermiques de 5 kW/m<sup>2</sup> impactent la voie engins à l'ouest du site ;
- les flux de 5 kW/m<sup>2</sup> n'impactent pas la voie engins au sud du site ;
- les flux de 5 kW/m<sup>2</sup> n'impactent pas la voie engins au nord du site.

**A l'ouest du site, les flux thermiques de 5 kW/m<sup>2</sup> impactent la voie engins sur une zone très limitée. Le SDIS qui a été consulté dans le cadre de ce dossier a donné son accord malgré cet impact car les mesures mises en place (voie engins, moyens d'intervention, ...) permettent une intervention sécurisée et optimale des services de secours.**



### 9.3.2. Propagation d'incendie aux deux cellules grande hauteur

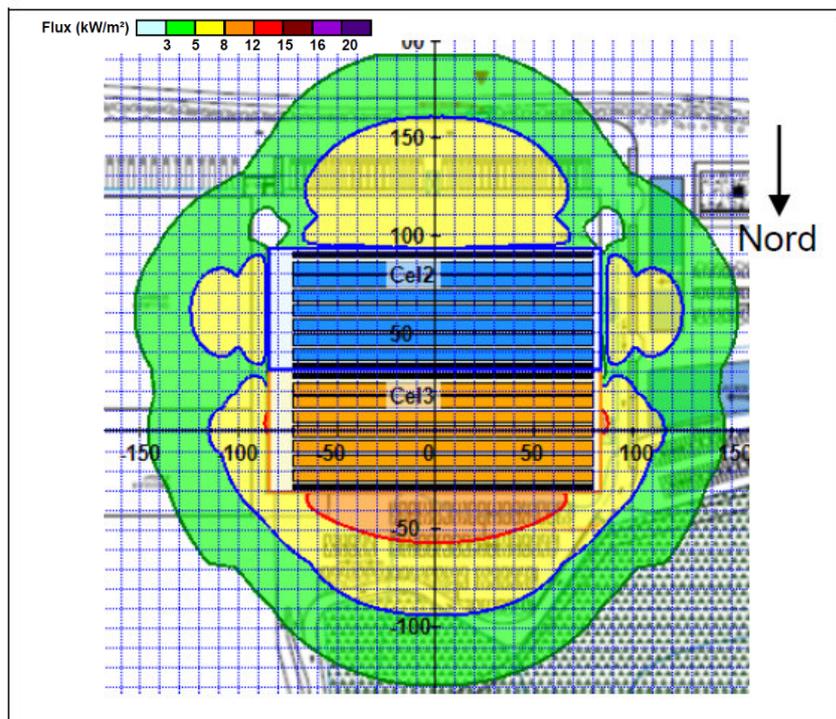


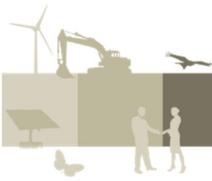
Figure 27 : Cartographie des flux thermiques autour des cellules MGH pour un départ de feu en cellule 3 et propagation vers la cellule 2.

**Les calculs réalisés pour un scénario de propagation d'incendie de la cellule 3 vers la cellule 2 mettent en évidence les points suivants :**

- tous les flux thermiques de 5 kW/m<sup>2</sup> restent confinés à l'intérieur des limites de propriété autour du site ;
- les flux thermiques de 5 kW/m<sup>2</sup> impactent la voie engins à l'ouest et au sud du site.

A l'ouest et au sud du site, les flux thermiques de 5 kW/m<sup>2</sup> impactent la voie engins, cependant le SDIS qui a été consulté dans le cadre de ce dossier a donné son accord malgré cet impact car les mesures mises en place (voie engins, moyens d'interventions, ...) permettent une intervention sécurisée et optimale des services de secours.

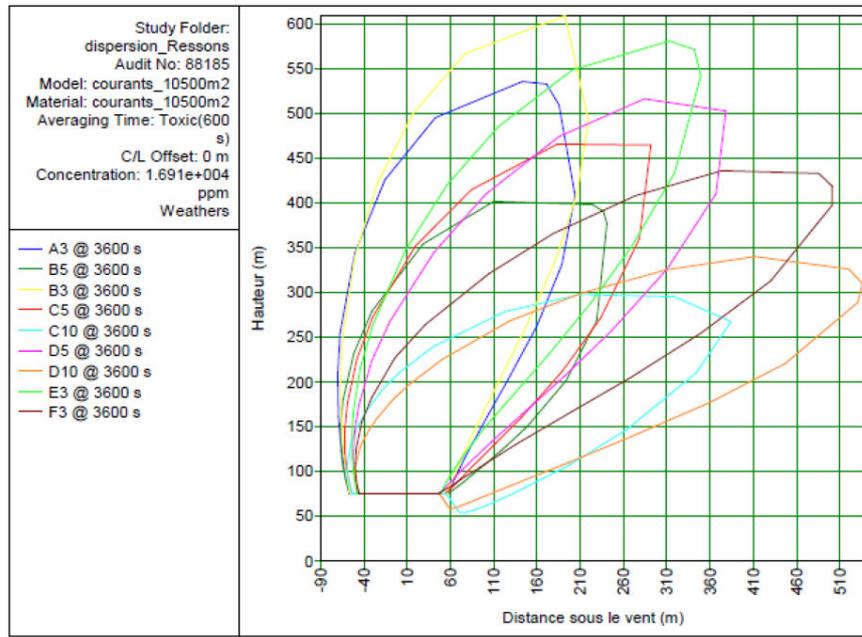
Conformément à l'article 2 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2017, «les distances sont au minimum soit celles calculées pour chaque cellule en feu prise individuellement par la méthode FLUMILOG (référéncée dans le document de l'INERIS « Description de la méthode de calcul des effets thermiques produits par un feu d'entrepôt », partie A, réf. DRA-09-90 977-14553A) si les dimensions du bâtiment sont dans son domaine de validité, soit celles calculées par des études spécifiques dans le cas contraire. Les parois extérieures de l'entrepôt ou les éléments de structure dans le cas d'un entrepôt ouvert, sont implantées à une distance au moins égale à 20 mètres de l'enceinte de l'établissement, à moins que l'exploitant justifie que les effets létaux (seuil des effets thermiques de 5 kW/m<sup>2</sup>) restent à l'intérieur du site au moyen, si nécessaire, de la mise en place d'un dispositif séparatif E120 », le bâtiment respecte les distances aux limites de sites préconisées



### 9.3.1. Incendie d'une cellule de stockage (effets toxiques).

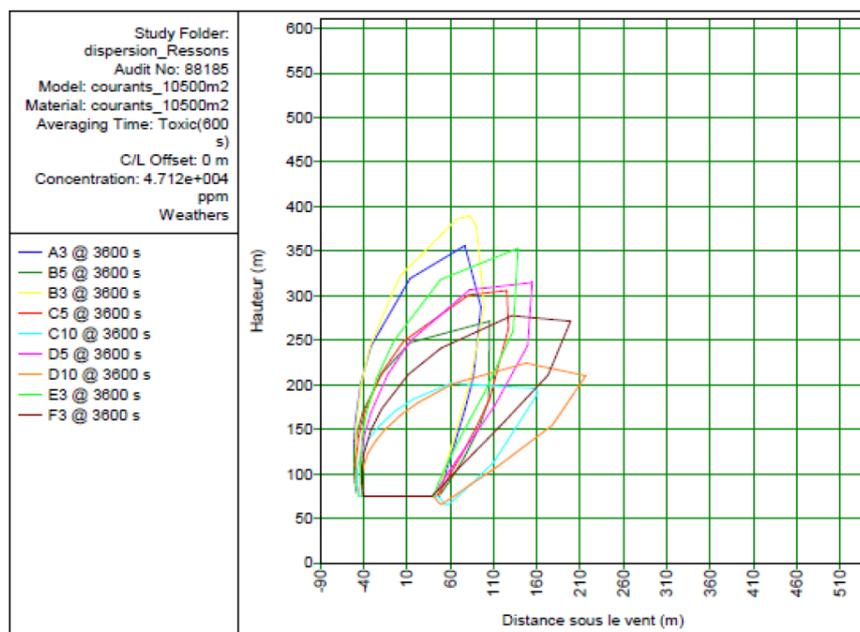
#### 9.3.1.1. Les panaches toxiques

Seuls les effets irréversibles et létaux à 60 minutes sont présentés.



SEI60

Figure 28 : Panaches des effets toxiques (effets irréversibles) pour une cellule de 11 000 m<sup>2</sup> contenant jusqu'à 20% de palettes classées en rubriques 2662/2663, le reste étant classé en rubrique 1510.



SEL60

Figure 29 : Panaches des effets toxiques (effets létaux) pour une cellule de 11 000 m<sup>2</sup> contenant jusqu'à 20% de palettes classées en rubriques 2662/2663, le reste étant classé en rubrique 1510.

**Aucun seuil toxique à 60 minutes n'est atteint au sol.**



### 9.3.1.2. Visibilité autour du panache de fumées

La figure ci-dessous présente une coupe transversale des zones de visibilité inférieure à 100 m.

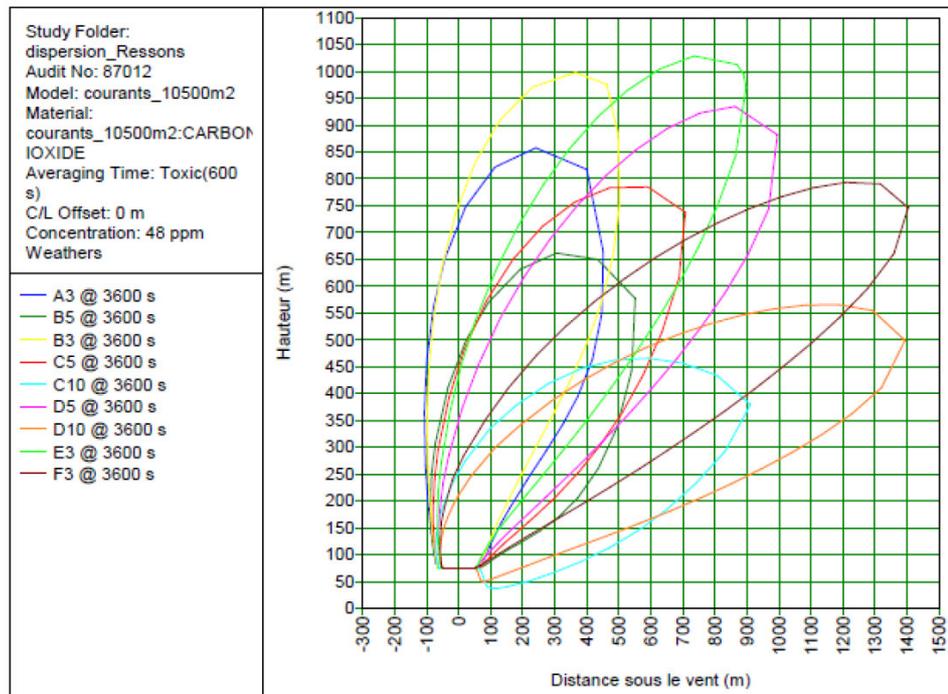


Figure 30 : Visibilité autour du panache de fumées

La visibilité demeure supérieure à 100 m au sol pendant la phase stationnaire de l'incendie.

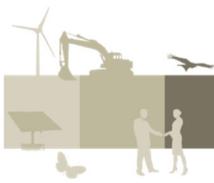
**Les calculs de dispersion toxique réalisés montrent qu'aucun seuil toxique à 60 minutes n'est atteint au sol. La visibilité demeure supérieure à 100 m au sol pendant la phase stationnaire de l'incendie.**

## 9.4. APPRECIATION DE LA MAITRISE DES RISQUES

Une grille d'appréciation a été réalisée en fonction des couples « probabilité » et « gravité », délimitant trois zones de risque accidentel :

- une zone de risque élevé, figurée en rouge ;
- une zone de risque intermédiaire, figurée en jaune,
- une zone de risque moindre, figurée en vert.

Nous avons inséré les différents scénarios retenus dans l'étude de danger selon cette grille d'appréciation afin de distinguer les scénarios d'accident acceptables avec ou sans maîtrise de risque.



Gravité des conséquences sur les personnes exposées au risque	PROBABILITÉ (sens croissant de E vers A)				
	E	D	C	B	A
Désastreux					
Catastrophique					
Important					
Sérieux					
Modéré	Propagation de l'incendie d'une cellule à la cellule adjacente		Incendie d'une cellule de stockage		

***L'évaluation des risques permet de mettre en évidence qu'aucun phénomène dangereux ne nécessite la mise en place de mesures de maîtrise ou réduction des risques complémentaire. Les barrières de sécurité ont été suffisamment déployées sur ce projet.***