

# Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale

**PJ N°0 : document chapeau**

## **Airbus Operations SAS et AFUL *Jean-Luc Lagardère - Blagnac (31)***

Ce document comporte 26 pages

3	12/03/2025	Prise en compte des retours DDT	R.GRYSON	C.CHANSSARD
2	20/02/2025	Prise en compte des commentaires	R.GRYSON	C.CHANSSARD
1	07/02/2025	Edition initiale	R.GRYSON	C.CHANSSARD
Rév.	Date	Objet	Rédaction	Vérification & Approbation

# SOMMAIRE

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>2. COMPOSITION DES DOSSIERS DE DEMANDES D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALES .....</b>	<b>4</b>
2.1 ELEMENTS COMMUNS ET PROPRES AUX PORTEURS DE PROJET .....	4
2.2 COMPOSITION DU DOSSIER PROPRE A AIRBUS OPERATIONS SAS.....	5
2.3 COMPOSITION DU DOSSIER PROPRE A L’AFUL.....	6
<b>3. CADRE GENERAL – CONTEXTE DU PROJET.....</b>	<b>7</b>
3.1 PRESENTATION DES ACTEURS .....	7
3.1.1 Airbus Operations SAS.....	7
3.1.2 AFUL.....	7
3.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....	7
3.2.1 Contexte de l’Autorisation Environnementale - Schéma directeur industriel d’Airbus Operations SAS.....	7
3.2.2 Contexte de l’Autorisation Environnementale - AFUL.....	8
3.2.3 Contexte réglementaire de l’évaluation environnementale.....	9
3.2.3.1 Catégorie de projet 39 a).....	9
3.2.3.2 Catégorie de projet 39 b).....	9
3.2.4 Consultation parallélisée.....	9
<b>4. PRESENTATION DU PROJET D’AMENAGEMENT .....</b>	<b>10</b>
4.1 PRECISION SUR LES PERIMETRES D’IMPLANTATION DES PROJETS .....	10
4.1.1 Délimitation géographique actuelle .....	10
4.1.2 Délimitation géographique future .....	12
4.2 LES CARACTERISTIQUES DU SCHEMA DIRECTEUR INDUSTRIEL.....	14
4.2.1 Identité du porteur de projet.....	14
4.2.2 Présentation succincte des différentes opérations d’assemblage final – associées à la montée en cadence 14	
4.2.3 Réfection et adaptation des infrastructures .....	15
4.2.4 Présentation des projets hors montée en cadence de l’A321 .....	15
4.2.5 Synthèse des différents projets .....	15
4.2.6 Propriété du terrain.....	17
4.2.7 Le planning de réalisation des différents projets .....	17
4.2.8 Caractéristiques de la phase chantier .....	18
4.2.9 Contexte réglementaire propre au schéma directeur industriel porté par Airbus Operations SAS.....	18
4.2.9.1 L’intégration du SDI dans les plans d’urbanisme .....	18
4.2.9.2 Installations classées pour la protection de l’environnement (ICPE).....	19
4.2.9.3 Situation vis-à-vis de la directive IED (directive 2020/75/UE) .....	20
4.2.9.4 Situation vis-à-vis de la directive SEVESO III (articles R.511-10 à R.511-12 du code de l’Environnement) .....	20
4.2.9.5 Installations, ouvrages, travaux et activités relevant de la législation sur l’eau (IOTA) modifiées ou créées .....	20
4.2.10 Rayon d’affichage.....	21
4.3 LES CARACTERISTIQUES DE L’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AFUL .....	21
4.3.1 Identité du porteur de projet.....	21
4.3.2 Périmètre de responsabilité de l’AFUL .....	21
4.3.3 Ouvrages de régulation AFUL .....	22
4.3.4 Le planning de l’AFUL.....	24
4.3.5 Contexte réglementaire propre à l’autorisation environnementale de l’AFUL .....	24
4.3.6 Rayon d’affichage .....	25

## 1. INTRODUCTION

AIRBUS Operations SAS projette la restructuration de son site de Jean-Luc Lagardère afin de l'adapter à l'assemblage de nouveaux appareils.

Cette restructuration nécessite des aménagements propres aux activités et ouvrages exploités par AIRBUS Operations SAS et par conséquent des aménagements sur des ouvrages localisés au sein du périmètre de l'AFUL (Association Foncière Urbaine Libre). L'AFUL est un type d'association syndicale de propriétaires spécifiquement conçue pour la gestion des parties communes et la réalisation de travaux dans les grands ensembles immobiliers urbains.

La société Airbus Opérations SAS demande dans le cadre de ses futurs travaux de réaménagement du site de Jean-Luc Lagardère une mise à jour de son arrêté préfectoral d'autorisation du 21 février 2008 au titre des ICPE, ce qui va nécessiter :

- α une modification du régime ICPE au titre de la réglementation ICPE (181-2 du Code de l'Environnement),
- α une modification de la rubrique IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux, Activités) 1.3.1.0 (Prélèvement temporaire dans la nappe) au titre de la réglementation Loi sur l'Eau (R.214-1 du code de l'environnement),
- α une Dérogation Espèces protégées (L.411-2 du Code de l'Environnement).

La mise en œuvre du Schéma Directeur Industriel d'Airbus au sein du périmètre de l'AFUL constitue une modification substantielle de l'arrêté du 18 février 2025 au titre du 1° du I de l'article R.181-46 du Code de l'Environnement au regard de l'extension de l'imperméabilisation réalisée au sein du périmètre de l'AFUL. Dès lors, l'AFUL demande une modification de son arrêté du 18 février 2025 portant autorisation au titre de la gestion des eaux pluviales (rubrique 2.1.5.0 de la loi sur l'eau) en tant que gestionnaire du foncier.

Le Schéma Directeur Industriel projeté par Airbus Operations SAS entraîne des opérations d'imperméabilisation impactant une surface de terrain d'assiette de plus de 10 hectares localisée au sein du périmètre de responsabilité AFUL. Selon le référentiel de l'annexe de l'article R122-2 du Code de l'Environnement, ce projet constitue une opération d'aménagement soumise à évaluation environnementale systématique. Dès lors les projets du Schéma Directeur d'Airbus Operations SAS liés à ceux de l'AFUL sont soumis à évaluation systématique et font l'objet d'une étude d'impact commune.

Dans un souci de cohérence de l'instruction de ces dossiers et pour y apporter la meilleure lisibilité, il est adapté d'organiser une consultation publique parallélisée conjointe entre Airbus et l'AFUL.

**La présente pièce a été établie pour permettre au lecteur d'avoir une vision d'ensemble sur le projet d'aménagement et sur les dossiers établis. Elle explique donc le contexte des projets, leurs points clés, leurs contextes réglementaires. Enfin elle présente la composition des dossiers afin de faciliter l'accès aux différentes pièces qui les composent.**

## 2. COMPOSITION DES DOSSIERS DE DEMANDES D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALES

### 2.1 ELEMENTS COMMUNS ET PROPRES AUX PORTEURS DE PROJET

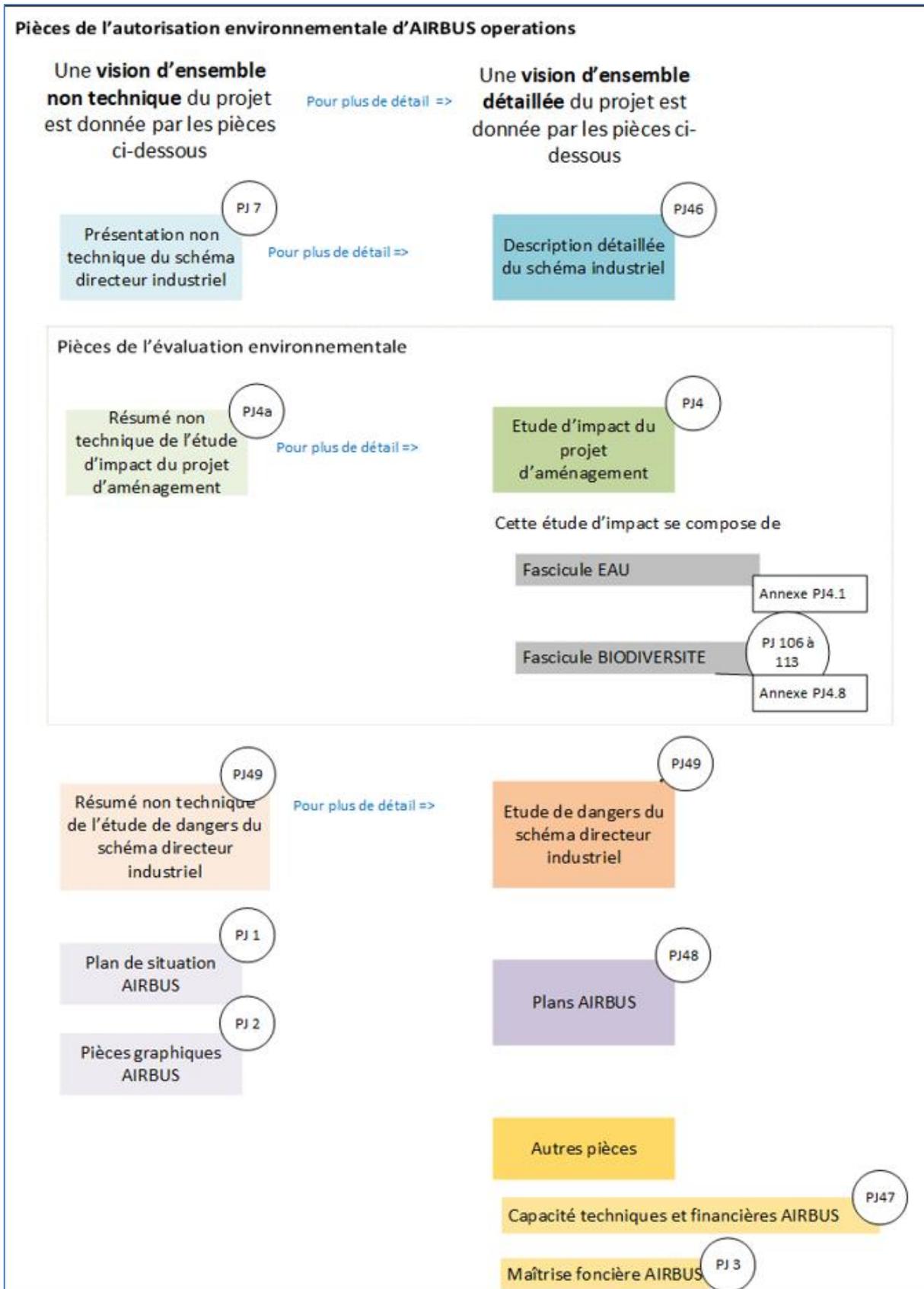
Le tableau ci-dessous présente les pièces communes et propres aux dossiers d'autorisation environnementales de Airbus Operations SAS et de l'AFUL.

Pièces propres à la procédure d'autorisation environnementale pour Airbus Operations SAS	Pièces de la procédure d'évaluation environnementale communes à AIRBUS Opérations SAS et AFUL	Pièces propres à la procédure d'autorisation environnementale pour l'AFUL
PJ 0 : Document chapeau		
PJ 1 : Plan de situation 1/25000 - AIRBUS		PJ 1 : Plan de situation 1/25000 - AFUL
PJ 2 : Pièces graphiques - AIRBUS		PJ 2 : Pièces graphiques - AFUL
PJ 3 : Maitrise foncière - AIRBUS		PJ 3 : Maitrise foncière - AFUL
PJ 7 : Présentation Non Technique - AIRBUS		PJ 7 : Présentation Non Technique - AFUL
PJ 46 : Description du projet - AIRBUS		Dossier Loi sur l'Eau - AFUL
PJ 47 : Capacités techniques et financières - AIRBUS		
PJ 48 : Un plan d'ensemble à l'échelle de 1/200 - AIRBUS		
PJ 49 : Etude de Danger - AIRBUS		
	PJ 4 : Etude d'Impact	
	PJ 4a : Résumé Non Technique de l'Etude d'Impact	

**Tableau 1 : Pièces des DDAE Airbus Operations SAS et AFUL**

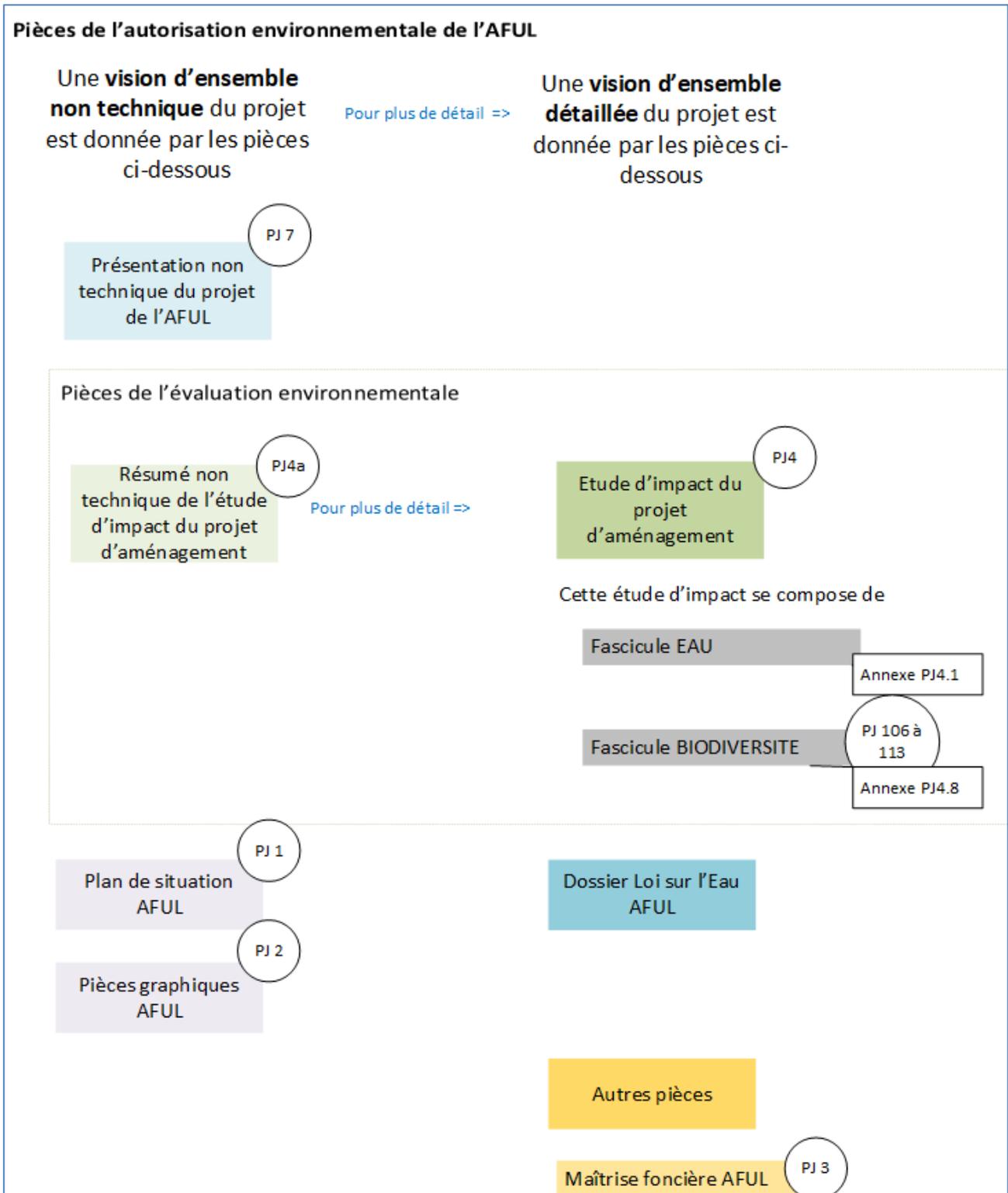
**2.2 COMPOSITION DU DOSSIER PROPRE A AIRBUS OPERATIONS SAS**

La figure suivante présente l’articulation de la documentation qui compose l’autorisation environnementale de Airbus Operations SAS. Elle permet également de se repérer dans l’ensemble des pièces qui constituent le présent dossier.



**2.3 COMPOSITION DU DOSSIER PROPRE A L'AFUL**

La figure suivante présente l'articulation de la documentation qui compose l'autorisation environnementale de l'AFUL. Elle permet également de se repérer dans l'ensemble des pièces qui constituent le présent dossier.



### 3. CADRE GENERAL – CONTEXTE DU PROJET

Ce chapitre présente chaque acteur ainsi que le contexte du schéma directeur industriel porté par Airbus Operations SAS et des aménagements portés par l'AFUL.

#### 3.1 PRESENTATION DES ACTEURS

##### 3.1.1 **Airbus Operations SAS**

La société Airbus Operations SAS est une filiale française du groupe AIRBUS, spécialisée dans la conception, l'assemblage et les essais des avions commerciaux de la marque.

AIRBUS est le plus grand groupe aéronautique et spatial européen, fournissant des produits, des services et des solutions pour les secteurs de l'aviation commerciale, des hélicoptères, de la défense et de l'espace. Le groupe emploie environ 150 000 personnes dans le monde. En France, sa filiale Airbus Operations SAS emploie environ 20 000 personnes. Airbus est un leader mondial de l'industrie aéronautique.

Le siège social d'Airbus Opérations est situé à Blagnac. Airbus Operations SAS est responsable de la gestion des principaux sites de production en Europe, notamment en France à Toulouse où se trouvent les principales installations d'Airbus pour l'assemblage des avions commerciaux.

L'entreprise conçoit, produit et fournit des solutions innovantes pour créer un monde mieux connecté, plus prospère et plus sûr. A Toulouse, elle est spécialisée dans les travaux de construction aéronautique et réalise des travaux d'assemblage final des Airbus A320, A321, A330, et A350. La société intervient aussi dans la fabrication des mâts réacteurs avec un bureau d'études et un service d'installation d'intégration.

La fin de la production d'A380 a ouvert de nouvelles opportunités d'activités sur les emplacements autrefois attribués à la chaîne de production de l'A380 et actuellement transformés pour accueillir une chaîne de production A321.

##### 3.1.2 **AFUL**

AFUL signifie « Association Foncière Urbaine Libre ». C'est une association syndicale libre de propriétaires adaptée au milieu urbain, spécifiquement conçue pour la gestion des parties communes et la réalisation de travaux dans les grands ensembles immobiliers urbains.

Au sein du périmètre de la ZAC AéroConstellation, l'AFUL regroupe Airfrance, Satys, Airbus Opération SAS, Star Real Estate, CUS (Constellation Utilités Services) qui est ENGIE.

#### 3.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

##### 3.2.1 **Contexte de l'Autorisation Environnementale - Schéma directeur industriel d'Airbus Operations SAS**

Le lancement du programme de commercialisation de l'A380 fin des années 1990 a rassemblé plusieurs pays pour la fabrication et l'assemblage de différents composants de l'avion : l'Allemagne, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie. Parmi tous les sites prétendants à l'échelle européenne, Toulouse a été choisi pour l'assemblage final de ces ensembles dans les installations industrielles du site baptisé STAR (devenu Jean-Luc Lagardère) implanté sur une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) à vocation aéronautique, la ZAC Aéroconstellation.

Cette ZAC, située sur les communes de Blagnac et Cornebarrieu, a fait l'objet elle-même d'une enquête publique selon les phases d'aménagement mises en place par les collectivités publiques. La ZAC et le site ont fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique en 2002.

Le projet de l'usine d'assemblage de l'A380 a fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exploiter au titre des installations classées déposée en juillet 2001. Par la suite, une mise à jour de cette autorisation a été actée au travers de l'Arrêté Préfectoral n°033 daté du 21 février 2008, puis par l'Arrêté Préfectoral Complémentaire n° 084 daté du 1<sup>er</sup> juillet 2015. Ce site industriel est en exploitation depuis le milieu des années 2000.

Le site Airbus de Jean-Luc Lagardère est composé de grands halls et plateformes, de vastes aires ouvertes vers les pistes de l'aéroport de Toulouse. Le site a fait l'objet d'un Porter à Connaissance dans le cadre du projet de modification des aires A5/A6/A7 conduisant à l'arrêté préfectoral complémentaire du 27 octobre 2023. Un Porter à Connaissance relatif à la modification de l'approvisionnement des hydrants a été réalisé en 2022 et n'a pas fait l'objet d'un arrêté préfectoral complémentaire.

L'arrêt de l'assemblage des A380 a ouvert de nouvelles opportunités d'aménagement pour de nouveaux programmes d'appareils comme l'A320, l'A321 ACF et l'A321 XLR ou des projets d'innovation (ZEROe). Ce dernier projet a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale déposée en juin 2023 ayant abouti à l'obtention de l'arrêté préfectoral complémentaire du 19 juillet 2024.

La société Airbus Operations SAS souhaite développer son activité future sur le site Jean-Luc Lagardère. Pour ce faire, une vingtaine de projets sont prévus sur le site sur la période 2024-2027. Cet ensemble de projet constitue ce qui sera nommé dans la suite du document le **schéma directeur industriel** (également noté **SDI**).

Dans cette optique, en juillet 2024 un Porter à Connaissance a été déposé concernant la création de halls avions (nommé projet 6 dans la suite du document) et de bâtiments de bureaux (nommé projet 9 dans la suite du document) et a abouti à l'obtention d'un arrêté préfectoral complémentaire N°152 le 12 novembre 2024.

En parallèle de cette montée en cadence, le site Airbus Operations SAS de Saint-Eloi Satellite, localisé au sud-ouest des limites actuelles du site Airbus Operations SAS Jean-Luc Lagardère et régi par un récépissé de déclaration en date du 03 mai 2018 au titre des rubriques 2560.2 et 2925 de la nomenclature ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) sera fusionné avec le site Airbus Jean-Luc Lagardère.

Le Schéma Directeur Industriel s'inscrit également dans une feuille de route ambitieuse en s'engageant dans la transition énergétique et en renforçant la compétitivité de l'ensemble de la chaîne de valeur. La décarbonation est existentielle pour Airbus et le secteur du transport aérien.

Airbus Operations SAS sollicite une modification de son autorisation (régie actuellement par plusieurs arrêtés préfectoraux voir § 4.2.9) en raison des évolutions des régimes ICPE et IOTA<sup>1</sup> (rabattement de nappes) et de la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

Dès lors, Airbus Operations SAS demande une nouvelle autorisation environnementale objet du présent dossier.

Le contexte réglementaire liée à la mise en œuvre de ce schéma directeur industriel est présenté au § 4.2.9.

### **3.2.2 Contexte de l'Autorisation Environnementale - AFUL**

La ZAC Aéroconstellation intégrant les installations et ouvrages d'Airbus Operations SAS était régie par un arrêté d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau en date du 06 décembre 2001 porté par Toulouse Métropole. Suite au transfert partiel de l'autorisation accordée par l'arrêté susvisé du 6 décembre 2001 modifié le 18 février 2025, l'AFUL Aéroconstellation, est bénéficiaire de l'autorisation de rejet des eaux pluviales de la zone d'aménagement concerté Aéroconstellation, sur le périmètre clôturé de l'AFUL. L'AFUL relève du régime de l'autorisation pour le rejet des eaux pluviales dans les eaux superficielles.

La mise en œuvre du SDI au sein du périmètre de l'AFUL constitue une modification substantielle de l'arrêté du 18 février 2025 portant autorisation au titre de la gestion des eaux pluviales au sein du périmètre de l'AFUL. Dès lors, l'AFUL demande une nouvelle autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Dans le cadre de cette autorisation environnementale, l'AFUL prévoit la modification des ouvrages de gestion des eaux pluviales (waterways) dont elle a la gestion pour permettre à son réseau d'être capacitaire malgré l'augmentation des rejets d'eaux pluviales liée aux futures imperméabilisations.

---

<sup>1</sup> Installations ouvrages, travaux et activités relevant de la police de l'eau (Loi sur l'eau)

### **3.2.3 Contexte réglementaire de l'évaluation environnementale**

Les modifications induites par le SDI de Airbus Operations SAS au sein du périmètre de l'AFUL, répondent à la définition d'un projet donnée par l'article L.122-1 du code de l'environnement. Dans la suite du document, il sera utilisé le terme **projet d'aménagement au sens de l'évaluation environnementale**.

Le contexte réglementaire propre au SDI est traité au § 4.2.9 et celui propre à l'AFUL est présenté au §4.3.5.

Le projet d'aménagement relève de la procédure d'évaluation environnementale au titre des catégories de projet 39-a) et 39-b) du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

#### **3.2.3.1 Catégorie de projet 39 a)**

Dans le cadre de la montée en cadence prévue dans le SDI, il est prévu la création de 52 743 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et 69 049 m<sup>2</sup> de surface de plancher supplémentaires.

Au regard de l'emprise au sol cumulée nouvellement créée, l'ensemble des projets dépasse le seuil de 40 000 m<sup>2</sup> et est donc soumis à une évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 39-a) de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

#### **3.2.3.2 Catégorie de projet 39 b)**

Au regard de la définition de la notion d'aménagement et du terrain d'assiette affecté par le SDI, le développement du site **dépasse le seuil des 10 ha et est donc soumis à une évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 39-b)** de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

Le projet d'aménagement ne relève pas de l'évaluation environnementale pour d'autres catégories de projet.

Au titre de la procédure d'évaluation environnementale, le **projet d'aménagement** fait l'objet d'une étude d'impact (PJ N°4). Cette étude d'impact constitue également une pièce de l'autorisation environnementale, procédure à laquelle AIRBUS Opérations est soumise pour son SDI et à laquelle l'AFUL est soumise pour la modification substantielle de son arrêté du 18 février 2025.

### **3.2.4 Consultation parallélisée**

Les demandes de modification d'autorisation des porteurs de projet sont considérées substantielles au titre du code de l'environnement.

Dans un souci de cohérence de l'instruction de ces dossiers et pour y apporter la meilleure lisibilité, il est adapté d'organiser une consultation publique parallélisée conjointe entre Airbus Operations SAS et l'AFUL. L'étude d'impact est commune à ces deux dossiers.

Cette consultation parallélisée conjointe sera réalisée conformément à la LOI n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte.

## 4. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT

### 4.1 PRECISION SUR LES PERIMETRES D'IMPLANTATION DES PROJETS

#### 4.1.1 Délimitation géographique actuelle

La carte de situation du site ci-dessous présente les limites actuelles du site Airbus Operations SAS Jean-Luc Lagardère. Le périmètre défini en noir correspond au périmètre d'exploitation d'Airbus Operations SAS.



Figure 1 : Carte de la situation actuelle du site Airbus Jean-Luc Lagardère

Le site Airbus Jean-Luc Lagardère est localisé au sein de la ZAC AéroConstellation dont le périmètre est présenté ci-dessous.



**Figure 2 : Localisation du site Jean-Luc Lagardère au sein de la ZAC AéroConstellation**

La localisation du périmètre du foncier des membres de l'AFUL est présentée ci-dessous.



Figure 3 : Carte de situation du périmètre foncier des membres de l'AFUL

#### 4.1.2 Délimitation géographique future

La carte de situation du site ci-dessous présente les limites projetées du site Airbus Operations SAS Jean-Luc Lagardère. Le périmètre défini en noir correspond au périmètre d'exploitation d'Airbus Operations SAS.



Figure 4 : Carte de la situation projetée du site du site Airbus Jean-Luc Lagardère

En situation projetée, les limites de la ZAC Aéroconstellation et de l'AFUL ne seront pas modifiées.

## 4.2 LES CARACTERISTIQUES DU SCHEMA DIRECTEUR INDUSTRIEL

### 4.2.1 Identité du porteur de projet

Le tableau ci-dessous présente les coordonnées et données générales d'activité du signataire.

Raison Sociale	<b>Airbus Operations SAS</b>
Forme juridique	Société par actions simplifiée à associé unique (SASU)
Siège social	316 ROUTE DE BAYONNE 31060 TOULOUSE
Adresse de l'établissement	Usine Jean Luc Lagardère Avenue Franz-Joseph Strauss, 31700 Blagnac
N° SIRET	420 916 918 00048
Code NAF	3030Z / Construction aéronautique et spatiale
Activité	Assemblage d'aéronefs
Représentant légal de l'établissement	Christophe AGOSTINI, Directeur de l'Etablissement de Toulouse
Personne en charge du suivi du dossier	Thibault GUILLEM Responsable environnement Tel : 07 86 52 56 08 thibault.guillem@airbus.com

Tableau 2 : Identité du signataire

### 4.2.2 Présentation succincte des différentes opérations d'assemblage final – associées à la montée en cadence

Le principe de fonctionnement du site sera le suivant :



Figure 5 : processus d'assemblage de l'A321

Les opérations réalisées seront réalisées de la manière suivante :

1. Livraison des pièces avions en provenance des hangars logistiques ou d'autres usines au niveau du bâtiment L80 (projet 25) et des tronçons avions au niveau de la zone PARIF (projet 25bis).
2. Transfert de ces pièces au sein du hall d'assemblage (projet 1) pour assemblage des avions avant transfert sur les aires extérieures. Ce hall comporte une multitude de postes qui assurent l'assemblage successif des différentes pièces. L'aéronef ainsi assemblé sortira du hall pour rejoindre les aires extérieures afin de suivre les différents tests nécessaires à sa finalisation.
3. Au niveau des aires extérieures (projet 16), réalisation de tests sur avions fuelés.

4. Après validation de l'appareil suite à ces essais, réalisation des essais avec le client au niveau des aires avions localisées à proximité du bâtiment L14 (projet 9).
5. Les différentes étapes de ce processus peuvent prendre du retard. Pour pallier ce genre de situation, Airbus Operations SAS prévoit la création d'aires extérieures dédiées au stockage et des aires extérieures et des halls dédiées à des opérations d'entretien / réparation. Ces aménagements visent aussi bien des avions Single Aisle de la gamme A320/A321 que des avions Wide Bodies de la gamme A350. Les options possibles sont :
  - a. En l'absence de nécessité d'opérations particulières, stockage des avions (fuelés) sur les aires extérieures ASM1 / ASM2 / ASM3 / ASM4 ou sur les aires A5 / A6 / A7 ou sur l'aire avion au niveau de la butte actuelle. Ces aires avions correspondent respectivement aux projets 4, 3, 2, 17, 10 et 14 ;
  - b. En cas de nécessité d'opérations de maintenance (working party), transfert des avions vers la zone des halls avions (projet 6), le hangar L34bis (projet 22) ou le Hangar Métallo-Textile (projet 19).

#### 4.2.3 Réfection et adaptation des infrastructures

Cette réfection et adaptation des infrastructures a pour objectif d'améliorer le fonctionnement futur du site au niveau des opérations des aéronefs (projet 15), de la circulation des véhicules (aéronefs, des véhicules d'exploitation) (projets 21, 5) ainsi qu'au niveau du stationnement du personnel (projet 20) et de la gestion des déchets (projet 18).

#### 4.2.4 Présentation des projets hors montée en cadence de l'A321

##### α Projet ZEROe

Le site initialement prévu pour accueillir le projet ZEROe (arrêté préfectoral complémentaire du 19 juillet 2024) accueillera l'installation du démonstrateur en vol et les opérations nécessaires à la préparation de ces essais. Il concernera l'aménagement de l'aire de lavage de l'A380 pour l'accueil d'un réservoir d'hydrogène liquide dédié au remplissage du réservoir du démonstrateur A380 (projet 13) et la réalisation des opérations au sol sur ce démonstrateur. Ce dernier sera préparé au niveau du hangar L34 (projet 7).

##### α Intégration des installations d'AIRBUS Saint-Eloi Satellite au sein de celles de Jean-Luc Lagardère

Il s'agit ici de fusionner deux entités administratives exploitées par la même structure juridique Airbus Operations SAS. Le SDI prévoit également une extension de bâtiment à ce niveau (projet 24).

##### α Création d'un hangar Wide body (A350/A330)

En marge des projets décrits ci-avant, il est prévu également la création d'un hangar en capacité d'accueillir un appareil de la gamme Wide body (A350/A330). Il s'agit du projet 22.

#### 4.2.5 Synthèse des différents projets

Les projets envisagés sur le site Jean-Luc Lagardère sont réalisés dans l'objectif de montée en cadence des livraisons d'A321. Ces projets sont présentés ci-dessous (en **gras** les projets pour lesquels un dossier à déjà été instruit) :

Intitulé du projet	Numéro de projet
<b>Approvisionnement des pièces avions, tronçons avions et autres composants</b>	
Agrandissement du bâtiment L80 dédié à la logistique	25
Agrandissement de la zone PARIF pour le stockage temporaire de pièces avions	25bis
<b>Assemblage des pièces avions</b>	

Intitulé du projet	Numéro de projet
Modification du hangar SA : transformation des halls d'assemblage A380 en halls A321	1
<b>Essais au sol / essais en vol</b>	
Transformation des aires avions AC avec passage de 12 aires A380 à 24 aires A321	16
<b>Création de halls avions pour la réalisation d'opérations sur aéronefs</b>	6
<b>Livraison avion</b>	
<b>Création de bâtiments de bureaux (3*L14 et 1*L17)</b>	9
<b>Stockage appareil/ Opérations maintenance hors chaine assemblage</b>	
ASM3 : positions avions 4+2*WB	2
ASM2 : réfection de deux bandes de taxiways 6*WB	3
ASM1: positions avions 5+3*WB (Wide Bodies)	4
<b>Position avion sur les aires A5/A6/A7 pour 3*WB ou 6*SA</b>	10
ASM4 : positions avions 8*SA (Single Aisle) + nouveau taxiway	17
Aménagement d'un hangar métallo-textile L86 pour accueil de 2*SA	19
Position avion au niveau de la butte existante	14
<b>Réfection/ adaptation des infrastructures</b>	
Remplacements de caniveaux au niveau de la zone Compas Single Aisle	15
Réfection de taxiways et marquages/catadioptres	5
Agrandissement du Parc A Déchets Industriels (PADI)	18
Création d'un parking Silo P76/P7 pour compensation de la perte de stationnement liée au projet ASM3	20
Création de la route P1 connectant le parking P1 aux 24 aires avions	21
Agrandissement d'une route longeant la branche ouest des waterways pour passage de simple voie à double voie	23
<b>Projets hors montée en cadence</b>	
<b>L'adaptation du hangar L34 pour le projet ZEROe</b>	7
ZEROe : aire démonstrateur A380 dédiée aux opérations au sol	13
Création d'un hangar L34bis pour des avions Wide Bodies	22
APIIC : Extension SES L03B	24

**Tableau 3 : Projets liés à la montée en cadence du site Jean-Luc Lagardère**

La localisation de ces projets au sein du périmètre du site Airbus Jean-Luc Lagardère est présentée ci-dessous.



**Légende**

- Limites JLL - situation future
- Assemblage des pièces avions
- Réfection/ adaptation des infrastructures
- Essais au sol / essais en vol
- Stockage appareil/ Opérations maintenance hors chaîne assemblage
- Approvisionnement des pièces avions tronçons avions et autres composants
- Livraison avion
- Projets hors montée en cadence

**Figure 6 : Localisation des projets sur le site Jean-Luc Lagardère**

**4.2.6 Propriété du terrain**

La maîtrise foncière des parcelles des projets est disponible au sein de la PJ N° 3 « Maîtrise foncière ».

**4.2.7 Le planning de réalisation des différents projets**

Le planning de réalisation de ces différents projets est directement lié à la capacité actuelle du site. Ce dernier a été conçu pour l’assemblage final de l’A380. Les infrastructures sont dimensionnées pour des pièces et aéronefs de grandes dimensions comparées à celles d’un A321.

Certains aménagements se trouvent ainsi en sur capacité au démarrage du projet et leur réalisation peut se faire plus tardivement par rapport à l’évolution de la montée en puissance.

Le planning est appelé ci-dessous :

Typologie de projet	2024				2025				2026				2027			
	Q1	Q2	Q3	Q4												
Projets déjà autorisés																
Projets nécessitant uniquement une construction																
Projets nécessitant uniquement un aménagement																
Projets nécessitant un aménagement et une construction																
Projets de rénovation/adaptation d'un ouvrage existant																
Projets avec uniquement un aménagement intérieur du bâtiment																

**Figure 7 : Planning des projets du SDI**

Le planning des projets du SDI est décorrélé du séquençage de la fabrication d'un avion.

#### 4.2.8 *Caractéristiques de la phase chantier*

La création de certains ouvrages nécessitera la réalisation de fouilles susceptibles d'intercepter la nappe souterraine circulant sous le site. En phase chantier, des prélèvements des eaux souterraines (rabattage de nappe) seront réalisés pour les projets n°2, 4, 6, 9, 13, 14, 17, 19, 20, 22 et 24.

La localisation de ces zones de rabattement de nappe est présentée ci-dessous.

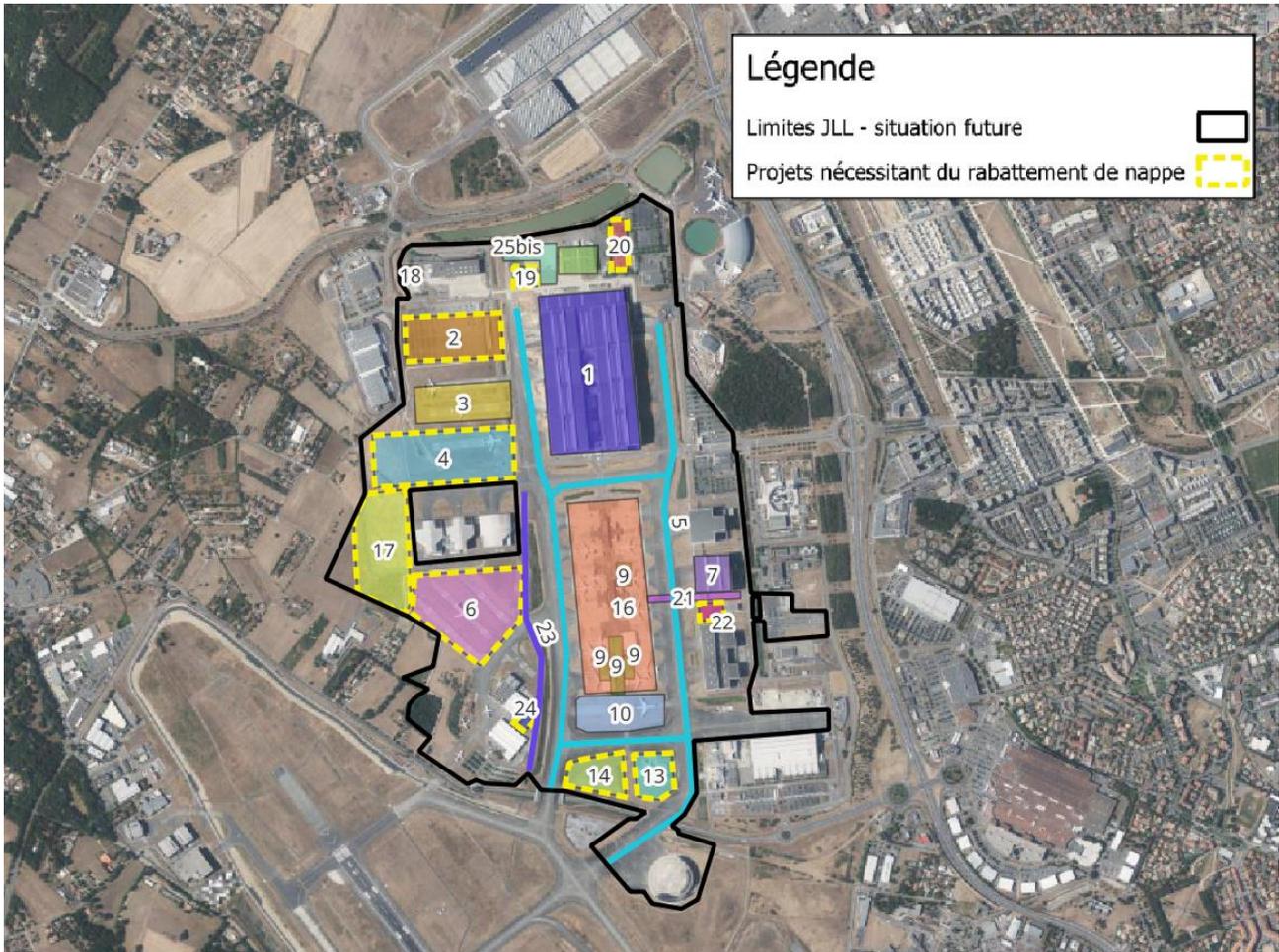


Figure 8 : Localisation des projets nécessitant du rabattement de nappe.

#### 4.2.9 *Contexte réglementaire propre au schéma directeur industriel porté par Airbus Operations SAS*

##### 4.2.9.1 *L'intégration du SDI dans les plans d'urbanisme*

Le SDI se situe dans la zone 3 AU du PLU de Cornebarrieu, approuvé en date du 1<sup>er</sup> mars 2006 et dont la 2<sup>e</sup> modification a été approuvée par délibération du conseil de la Métropole 29 juin 2017, disponible en **annexe PJ4.3** ainsi que dans la zone 3AU du PLU de Blagnac dont la 6<sup>e</sup> modification a été approuvée par délibération du conseil de la Métropole le 06 avril 2023, disponible en **annexe PJ4.3**.

La zone 3 AU dans les deux PLU, est située dans le prolongement du site aéroportuaire de Toulouse Blagnac et est destinée principalement à l'accueil d'activités industrielles liées à la production, à l'exploitation et à la maintenance aéronautique. Toutefois, elle pourra également accueillir toutes les activités complémentaires et nécessaires au bon fonctionnement et à l'exploitation de la zone. Les bâtiments de grande hauteur de la ZAC AéroConstellation y seront autorisés, de même que les aires de circulation et de stationnement pour avions qui sont reportées sur le plan de zonage à titre d'information. Cependant, l'ensemble des dispositions des règlements s'y applique.

Elle comporte un secteur 3 AUa dont la vocation est identique, mais qui est destiné à assurer, à l'Est de l'opération côté R.D. 902, une transition entre les quartiers de la Z.A.C. de Grand Noble ou de la Z.A.C. Andromède et les installations industrielles de grande hauteur de la ZAC AéroConstellation. La hauteur des bâtiments respectera les servitudes aéronautiques et radioélectriques de l'aéroport Toulouse-Blagnac. L'implantation des services et équipements communs à la zone y sera favorisée.

Les dispositions réglementaires établies dans cette zone ont comme objectifs essentiels :

- de conforter le rôle de l'activité aéronautique sur le secteur nord-ouest de l'agglomération toulousaine en constituant un pôle aéronautique de dimension internationale.
- d'intégrer ces développements dans une perspective de préservation du cadre de vie et de l'environnement

#### **Les dispositions de ces PLU ont été considérées dans la conception du SDI.**

Selon le PLUi-H de Toulouse Métropole, arrêté en Conseil de la Métropole en juin 2024 et dont l'approbation est prévue fin 2025, le site Jean-Luc Lagardère et par extension le projet d'Airbus Operations SAS se situe dans en zone UA4-1 « secteur d'activité spécialisé » dont les sols sont destinés uniquement aux activités « industrie » et « entrepôt ». **Dès lors, le projet d'Airbus Operations SAS est compatible avec le zonage du futur PLUi-H de Toulouse Métropole.**

#### *4.2.9.2 Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)*

**Le site actuel de Jean-Luc Lagardère** est régi par plusieurs arrêtés préfectoraux, au titre de la réglementation des ICPE :

- α Arrêté préfectoral d'autorisation n°033 du 21 février 2008 ;
- α Arrêté préfectoral complémentaire n°084 du 1<sup>er</sup> juillet 2015 ;
- α Arrêté n°31-2023-05 du 27 octobre 2023 portant dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées pour le projet d'aménagement des zones A5/A6/A7 (projet 10) ;
- α Arrêté préfectoral complémentaire du 19 juillet 2024 en lien avec le projet ZEROe ;
- α Arrêté préfectoral complémentaire n°152 du 12 novembre 2024 en lien avec le projet des 9 halls avions (projet 6) et des bâtiments de bureaux (projet 9).

**Le site Jean-Luc Lagardère relève actuellement du régime de l'autorisation** pour l'activité de stockage et mise en œuvre d'hydrogène (rubrique 4715 associé au projet ZEROe). A noter que cette activité n'est pas encore en exploitation sur le site.

Le site exploite une activité de peinture relevant du régime de **l'enregistrement** (rubrique 2940)

Le site accueille également des activités relevant du régime de la **déclaration**. Il s'agit des activités suivantes :

- α Distribution d'hydrogène (rubrique 1414.3 associé au projet ZEROe),
- α Mise en œuvre de fluide frigorigène (rubrique 1185),
- α Travail mécanique des métaux (rubrique 2560),
- α Nettoyage ou dégraissage de pièces à l'aide de liquides à base aqueuse ou hydrosolubles (rubrique 2563).

**Le site actuel de Saint-Eloi Satellite** est régi par un récépissé de déclaration en date du 03 mai 2018, au titre de la réglementation des ICPE.

Le site Saint Eloi satellite relève du régime de la déclaration au titre des activités suivantes :

- α Travail mécanique des métaux (rubrique 2560)
- α Atelier de charges d'accumulateurs (rubrique 2925)

**En situation future**, après mise en œuvre du SDI, le site sera classé comme suit :

α Au régime de l'**enregistrement** pour une activité de peinture (rubrique 2940) ;

α Au régime de la **déclaration** pour :

- ⇒ Le stockage et mise en œuvre d'hydrogène (rubrique 4715),
- ⇒ La distribution d'hydrogène (rubrique 1414.3),
- ⇒ Mise en œuvre de fluide frigorigène (rubrique 1185),
- ⇒ Travail mécanique des métaux (rubrique 2560),
- ⇒ Nettoyage ou dégraissage de pièces à l'aide de liquides à base aqueuse ou hydrosolubles (rubrique 2563),
- ⇒ Atelier de charges d'accumulateurs (rubrique 2925).

#### 4.2.9.3 *Situation vis-à-vis de la directive IED (directive 2002/75/UE)*

**En situation actuelle**, les sites de Jean-Luc Lagardère et de Saint-Eloi Satellite ne relèvent pas de la réglementation IED.

**En situation future**, il en sera de même avec la mise en œuvre du SDI.

#### 4.2.9.4 *Situation vis-à-vis de la directive SEVESO III (articles R.511-10 à R.511-12 du code de l'Environnement)*

**En situation actuelle**, les sites de Jean-Luc Lagardère et de Saint-Eloi Satellite ne relèvent pas de la réglementation Seveso.

**En situation future**, il en sera de même avec la mise en œuvre du SDI.

#### 4.2.9.5 *Installations, ouvrages, travaux et activités relevant de la législation sur l'eau (IOTA) modifiées ou créées*

**En situation actuelle** le site de Jean-Luc Lagardère relève de la nomenclature IOTA comme suit :

- α Régime de l'**autorisation temporaire** au titre de la rubrique 1.3.1.0 en raison du débit de rabattement de nappe (maximum de 80 m<sup>3</sup>/h) nécessaire à la réalisation des travaux des projets 6 et 9
- α Régime de la **déclaration** au titre de la rubrique 1.1.1.0 pour la réalisation de sondages ou essais de pompage pour ces mêmes projets

**En situation actuelle** le site de Saint-Eloi Satellite ne relève pas de la nomenclature IOTA.

**En situation future**, la mise en œuvre du SDI conduit au classement suivant :

- α Régime de l'**autorisation temporaire** au titre de la rubrique 1.3.1.0 en raison du débit de rabattement de nappe (maximum de 80 m<sup>3</sup>/h) nécessaire à la réalisation des travaux des projets (projets 2, 4, 6, 9, 13, 14, 17, 19 20, 22 et 24) entraînant un prélèvement total estimé à 495 000 m<sup>3</sup> sur 3 ans.
- α Régime de la **déclaration** au titre de la rubrique 1.1.1.0 pour la réalisation de sondages ou essais de pompage pour les travaux associés au SDI.

A noter également que le SDI entraîne l'imperméabilisation de 425 m<sup>2</sup> de Zones Humides. Compte tenu de la superficie impactée, elles ne se trouvent pas classées au titre de la rubrique 3.3.1.0.

La société Airbus Opérations SAS demande dans le cadre de ses futurs travaux de réaménagement du site de Jean-Luc Lagardère une mise à jour de son arrêté préfectoral d'autorisation du 21 février 2008 au titre des ICPE, ce qui va nécessiter :

- α une modification du régime ICPE au titre de la réglementation ICPE (181-2 du Code de l'Environnement),
- α une modification de la rubrique IOTA au titre de la rubrique 1.3.1.0 comme indiqué au 1°) de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement,
- α une Dérogation Espèces protégées (L.411-2 du Code de l'Environnement).

#### 4.2.10 Rayon d'affichage

L'affichage sera réalisé dans un périmètre conformément à la réglementation applicable.

### 4.3 LES CARACTERISTIQUES DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AFUL

#### 4.3.1 Identité du porteur de projet

Le tableau ci-dessous présente les coordonnées et données générales de l'AFUL.

Raison Sociale	AFUL ZAC AEROCONSTELLATION
Forme juridique	Association syndicale libre
Siège social	Rue Franz Joseph Strauss 31700 BLAGNAC
Adresse de l'établissement	Rue Franz Joseph Strauss 31700 BLAGNAC
N° SIRET	45312018000022
Code NAF	/
Activité	/
Représentant légal de l'établissement	Christophe AGOSTINI, Président AFUL
Personne en charge du suivi du dossier	Emmanuel BRUN Directeur technique et financier AFUL

Tableau 4 : Identité du porteur de projet

#### 4.3.2 Périmètre de responsabilité de l'AFUL

L'AFUL porte la responsabilité des waterways localisés au sein de son périmètre comme présenté ci-dessous.

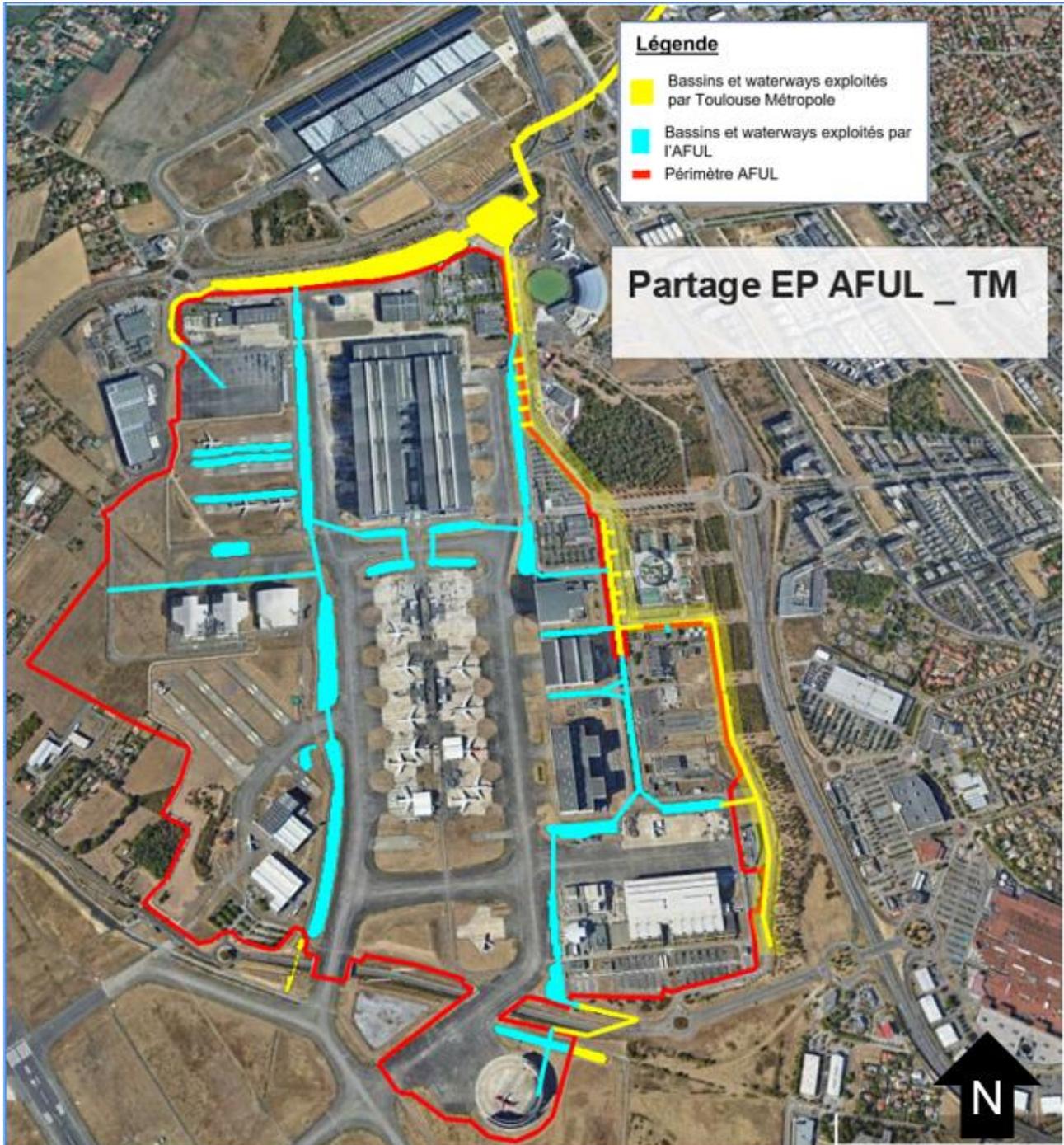


Figure 9 : Waterways exploités par l'AFUL dans son périmètre clôturé selon l'arrêté préfectoral du 18 février 2025

#### 4.3.3 Ouvrages de régulation AFUL

Pour prendre en compte l'augmentation des écoulements d'eaux de surfaces dans le réseau de waterways à la suite des artificialisations supplémentaires en lien avec le SDI d'Airbus Operations SAS, l'AFUL souhaite mettre en place trois ouvrages de régulation au sein de son réseau de gestion des eaux pluviales (2 au niveau de la branche Ouest et 1 au niveau de la branche Est).

La typologie de ces ouvrages est la suivante :

α Branche Ouest :

- ⇒ Un ouvrage de type vanne d'un diamètre DN1500 est ajouté en sortie du W6, à l'entrée du Ø2000 faisant la jonction avec le W7 à l'aval ;

⇒ Un ouvrage de type rétrécissement de section d'un diamètre équivalent au DN600 est installé en sortie du W2, à l'entrée du Ø1500 faisant la jonction avec le W5 à l'aval.

α Branche Est

⇒ Un ouvrage de rétrécissement (orifice) de section d'un diamètre équivalent à 900 mm (64 cm de haut et 1 m de large) sur le canal entre les waterways W12b et W12c.

La localisation de ces ouvrages est présentée ci-dessous.

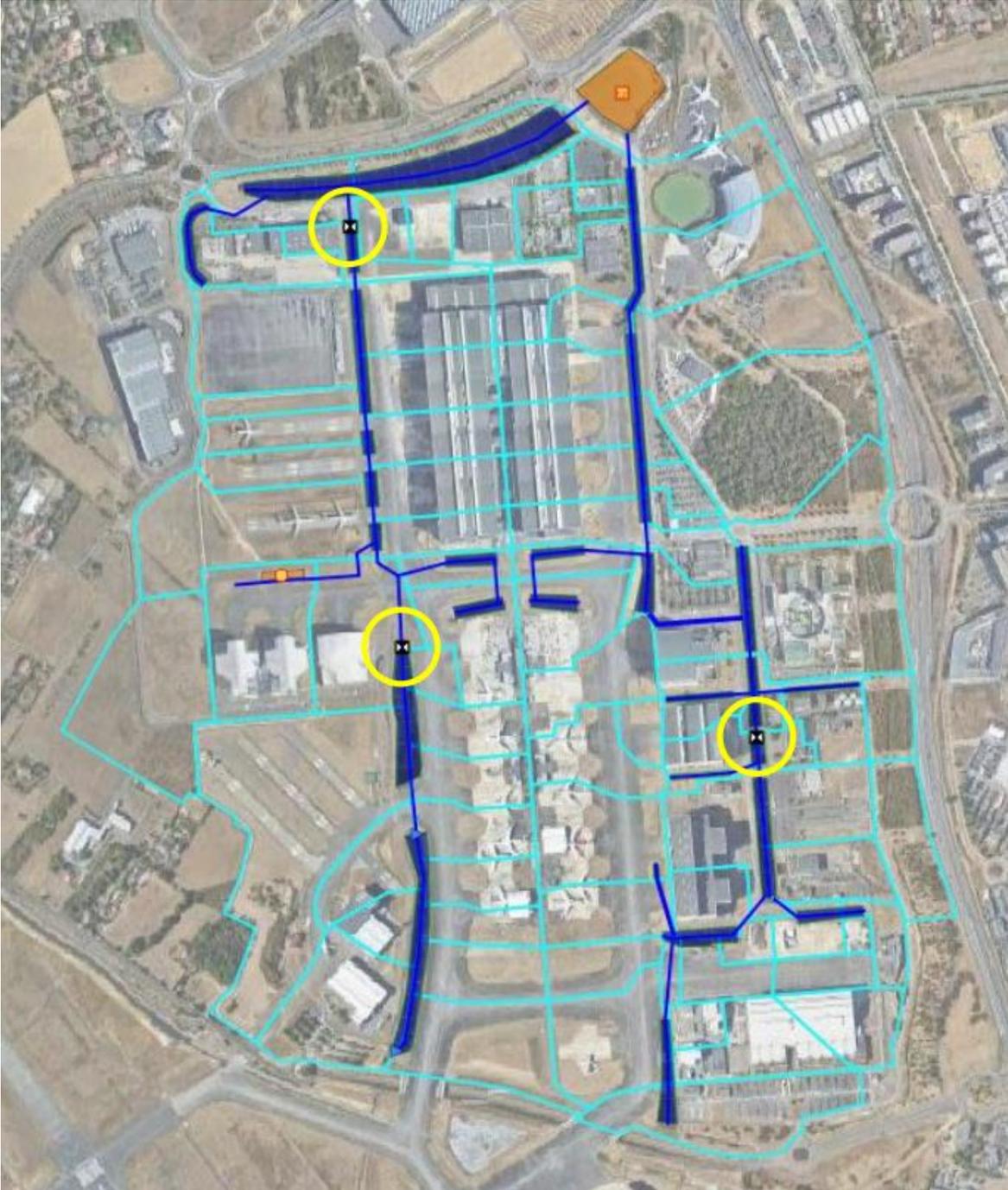


Figure 10 : Localisation des ouvrages de régulation prévus par l'AFUL

Le type d'ouvrage de régulation qui sera mise en place dans le réseau de waterways est présenté ci-dessous et est disponible en **annexe PJ4.16**.

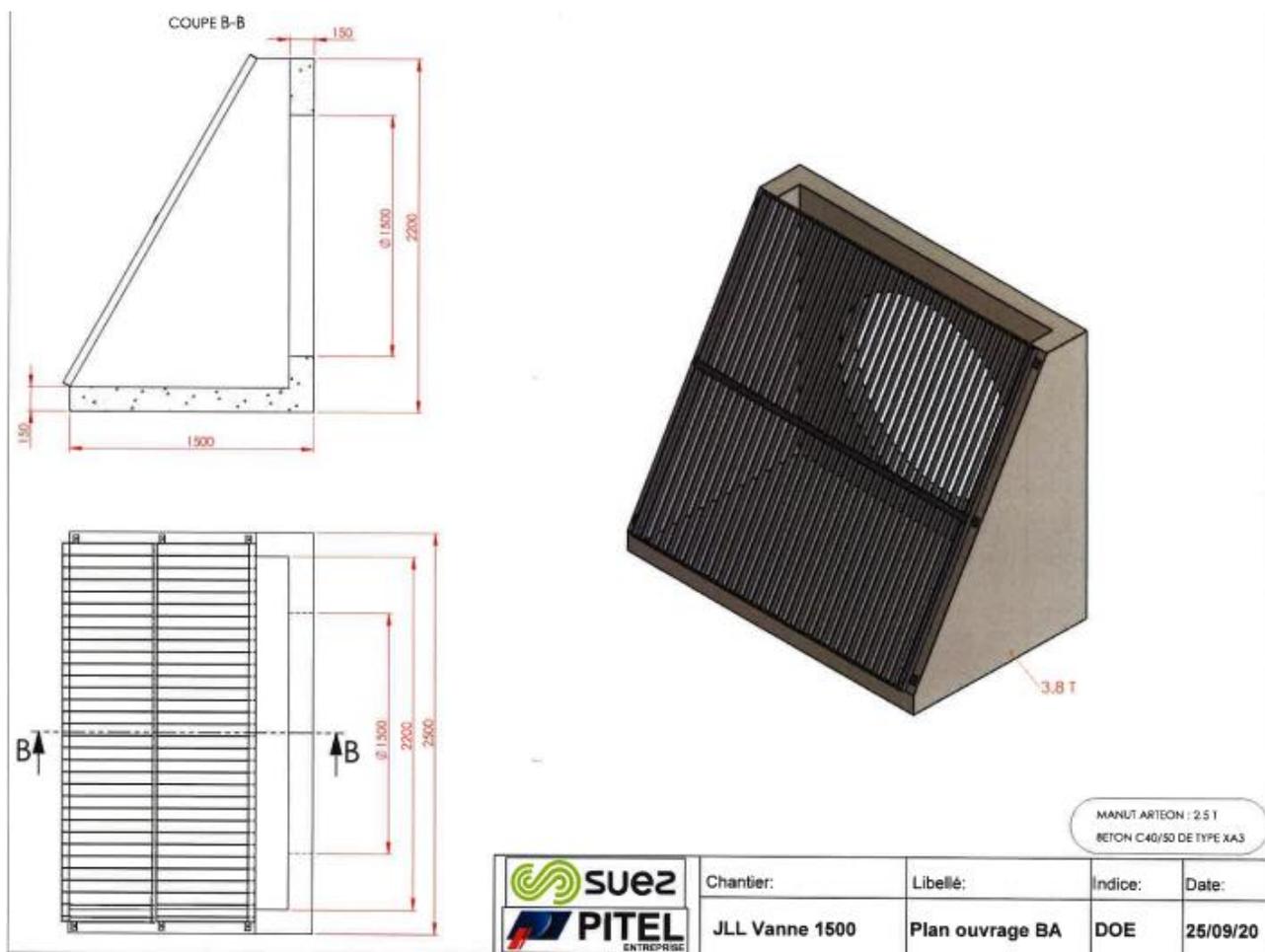


Figure 11 : Plan d'un ouvrage de régulation des waterways

La mise en œuvre d'ouvrages de régulation exploités par l'AFUL permet de garantir voire réduire le débit de rejet dans les ouvrages de Toulouse Métropole en sortie du périmètre décrit dans l'AP 18/02/2025.

Par effet induit, la mise en œuvre de ces ouvrages participe également au travers de son partage de responsabilité à garantir le débit rejeté vers le Garossos exigé dans le dossier d'autorisation loi sur l'eau de 2001 (débit rejeté en sortie de la ZAC limité à 5 m<sup>3</sup>/s).

#### 4.3.4 Le planning de l'AFUL

Le planning de réalisation des ouvrages de régulation de l'AFUL est le suivant :

- α Entrée en service de l'aménagement sur la branche Ouest en aval du W6 le 04/04/2025 ;
- α Entrée en service de l'aménagement sur la branche Ouest en sortie du W2 et l'ouvrage sur la branche Est entre le W12b et W12c le 24/11/2025.

#### 4.3.5 Contexte réglementaire propre à l'autorisation environnementale de l'AFUL

La ZAC Aéroconstellation intégrant les installations et ouvrages d'Airbus Operations SAS était régie par un arrêté d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau en date du 06 décembre 2001 porté par Toulouse Métropole. Suite au transfert partiel de l'autorisation accordée par l'arrêté susvisé du 6 décembre 2001 modifié le 18 février 2025, l'AFUL Aéroconstellation, est bénéficiaire de l'autorisation de rejet des eaux pluviales de la zone d'aménagement concerté Aéroconstellation, sur le périmètre clôturé de l'AFUL. Ce transfert partiel de responsabilité a été pris par **l'arrêté portant transfert partiel des bénéficiaires de l'autorisation environnementale de rejet des eaux pluviales de la zone d'aménagement concerté Aéroconstellation à Blagnac et Cornebarrieu en date du 18/02/2025.**

A noter que l'AFUL n'est pas classée au titre de la rubrique 3.3.1.0 relative à l'imperméabilisation de zones humides. La majorité des zones humides répertoriées se situent au niveau des waterways et ne sont pas considérées comme Zones Humides au regard du IV de l'article R.211-108 du Code de l'Environnement qui précise « Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux cours d'eau, plans d'eau et canaux, ainsi qu'aux infrastructures créées en vue du traitement des eaux usées ou des eaux pluviales ».

En situation future, la mise en œuvre du SDI au sein du périmètre de l'AFUL constitue une modification substantielle de l'arrêté du 18 février 2025 portant autorisation au titre de la gestion des eaux pluviales au sein du périmètre de l'AFUL **au titre du 1° du I de l'article R.181-46 du Code de l'Environnement au regard de l'extension de l'imperméabilisation réalisée au sein du périmètre de l'AFUL**. Dès lors, l'AFUL demande une nouvelle autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Dans le cadre de cette autorisation environnementale, l'AFUL prévoit d'intégrer la modification des ouvrages de gestion des eaux pluviales (waterways) dont elle a la gestion pour permettre à son réseau d'être capacitaire malgré l'augmentation des rejets d'eaux pluviales liée aux futures imperméabilisations.

Les impacts engendrés par le SDI sur les Zones Humides localisées au sein du périmètre de l'AFUL concernent 425 m<sup>2</sup> de Zones Humides présentes au niveau de fossés. Ces impacts sont inférieurs au seuil de 0,1 ha de la rubrique 3.3.1.0 de la nomenclature IOTA. Dès lors, l'AFUL ne sera pas classé au titre de cette rubrique.

**La modification substantielle de l'arrêté du 18 février 2025 au titre de la loi sur l'eau au sein du périmètre de l'AFUL nécessite la réalisation d'un Dossier d'Autorisation Environnementale pour lequel, l'étude d'impact (PJ n°4) est commune avec le dossier d'autorisation environnementale d'Airbus Operations SAS.**

#### **4.3.6 Rayon d'affichage**

L'affichage sera réalisé dans un périmètre conformément à la réglementation applicable.



24 avenue Georges Brassens - 31700 Blagnac  
+ 33 (0) 5 34 36 88 22

[info@alphare-fasis.fr](mailto:info@alphare-fasis.fr) – [www.alphare-fasis.fr](http://www.alphare-fasis.fr)