

Dossier de demande d'autorisation environnementale

PJ N°4a : Résumé Non Technique

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

Ce document comporte 68 pages

3	12/03/2025	Prise en compte des commentaires	R.GRYSON	C.CHANSSARD
2	20/02/2025	Prise en compte des commentaires	R.GRYSON	C.CHANSSARD
1	14/02/2025	Edition initiale	R.GRYSON	C.CHANSSARD
Rév.	Date	Objet	Rédaction	Vérification & Approbation



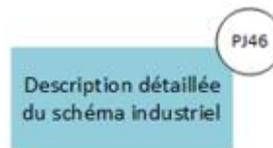
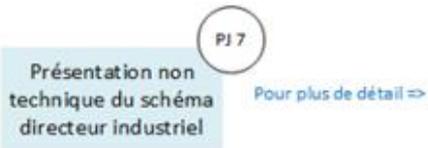
Où suis-je dans le dossier ?

Pièces de l'autorisation environnementale d'AIRBUS operations

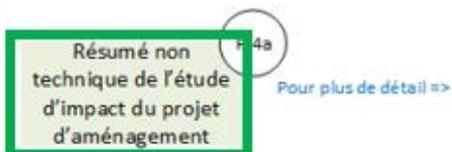
Une **vision d'ensemble non technique** du projet est donnée par les pièces ci-dessous

Pour plus de détail =>

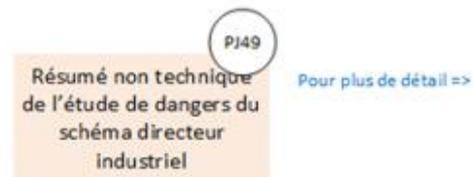
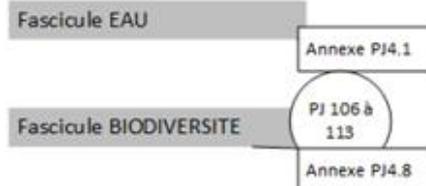
Une **vision d'ensemble détaillée** du projet est donnée par les pièces ci-dessous



Pièces de l'évaluation environnementale



Cette étude d'impact se compose de



Glossaire

Arrêté Ministériel

AOC	Appellation d'Origine Contrôlée
AOP	Appellation d'Origine Protégée
AP	Arrêté Préfectoral
APB	Arrêté préfectoral de Protection de Biotope
APiC	Airbus Propulsion Integration & Innovation Center
ARF	Analyse de risques foudre
ARS	Agence Régionale de Santé
ASM	Aires de maintenance et/ou stockage avion
ATB	Aéroport Toulouse Blagnac
BF	Belly Fairing / Ventre mou de l'avion
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
CDR	Critical Design review / Revue de design critique
CLE	Commission Locale de l'Eau
CO	Monoxyde de carbone
CO ₂	Dioxyde de carbone
CPB	Customer Protection Board / Action de contenir un risque quand un problème est détecté sur un ou plusieurs avions et qui pourrait affecter d'autres avions sur les lignes d'assemblage avion
CPRE	Cahier des Prescriptions Environnementales
Cross Dock	Zone logistique où est réalisé de la livraison par flux direct
dB(A)	Décibels acoustique
DD	Déchets Dangereux
DDT	Direction Départementales des Territoires
DIB	Déchet Industriel Banal
DND	Déchets Non Dangereux
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EDD	Etude De Danger
EI	Etude d'Impact
EIS	Entry Into Service / Mise en service
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ERC	Eviter, Réduire et Compenser
ERUF	Engine Run Up Facilities / Zone d'essai point fixe A380
FETT ODD	Premier moteur sur portique
FTD	Flight Test Demonstrator / Plateforme essai en vol
GRE	Ground Refueling Equipment / Station service d'hydrogène
HCT	Hydrocarbures totaux
HRS	Hydrogen Refueling Station / Stockage d'hydrogène associé à la station-service
HTP	Horizontal Tail Plan
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IED	Directive relative aux émissions industrielles (Industrial Emissions Directive)

IGP	Indication Géographique Protégée
INAO	Institut national de l'origine et de la qualité
INERIS	Institut National de l'Environnement industriel et des RISques
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
iREP	Registre français des Emissions Polluantes
Jointure orbitale	Couture entre deux morceaux de fuselage
ISDI	Installations de Stockage des Déchets Inertes
ITB	Integration Test Bench / Banc d'essai sol
KOM	Kick-Off Meeting / Réunion de lancement
MCA	Main Constituent Assembly (Principaux Ensembles Constitutifs) : pièces avions apportées par le Beluga (pointe avant, pointe arrière, voilure, plan horizontal et vertical, moteur).
MLG	Main Landing Gear
MTD	Meilleures Techniques Disponibles
NC	Non Concerné
ND	Non Déterminé ou Non Disponible
NGF	Nivellement Général de la France
NLG	Nose Landing Gear
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
OSW	Oustanding Works / travaux restants
PAN	Plan d'Actions National
PAR	Plan d'Actions Régional
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDR	Preliminary Design review / Revue de design préliminaire
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PL	Poids Lourds
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PM	Particules en suspensions dans l'air
PNR	Parc Naturel Régional
PSU	Personal Services Unit
PZ	Piézomètre
RAT	Ram Air Turbine
RD	Route Départementale
RIA	Robinet d'Incendie Armé
RN	Route Nationale
SA	Single Aisle (gamme A319/A320/A321) – avions mono couloir
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SANDRE	Service d'Administration Nationale des Données et Référentiels sur l'Eau
SAR	Schéma d'Aménagement Régional
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
Scope 1	Emissions directes de Gaz à Effet de Serre générées par les activités d'AIRBUS
Scope 2	Emissions indirectes de Gaz à Effet de Serre provenant de l'achat d'électricité, de chauffage, de vapeur et de refroidissement

SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDI	Schéma Directeur Industriel
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
Sroudbox	Pièces destinées à fermer les zones de jonctions voilures
Stations	Partie du processus industriel (matérialisé par un poste de travail dans un hangar ou une partie du hangar) sur lequel est regroupé
SUT	System under test / Système sous test
Taxiway	Zone réservée à la circulation et/ou au stockage des avions
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
TRI	Territoire à Risque important d'Inondation
TRL	Technology Readiness Level
TVB	Trame Verte et Bleue
VL	Véhicule Léger
VSM	Finalisation à des fins de mise en vol
VTP	Vertical Tail Plan
WB	Wide Body (A350)
Waterways	Canaux de collectes des eaux pluviales/Aménagement permettant la gestion des eaux pluviales
Working Party	Groupe de travail constitué pour la réalisation d'opérations de maintenance
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZER	Zone à Emergence Réglementée / Zone d'étude rapprochée pour la biodiversité
ZICO	Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF	Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
ZPS	Zones de Protection Spéciale
ZSC	Zone Spéciale de Conservation

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	9
1.1 PRESENTATION DES ACTEURS	9
1.1.1 Airbus Operations SAS.....	9
1.1.2 AFUL.....	9
1.2 CONTEXTE DU PROJET D'AMENAGEMENT	9
1.2.1 Schéma directeur industriel d'Airbus Operations SAS.....	9
1.2.2 AFUL.....	10
1.2.3 Contexte réglementaire du projet d'aménagement	10
1.2.3.1 Catégorie de projet 39 a).....	11
1.2.3.2 Catégorie de projet 39 b).....	11
2. PRESENTATION DU PROJET	12
2.1 PRECISION SUR LES PERIMETRES D'IMPLANTATION DES PROJETS	12
2.1.1 Délimitation géographique actuelle	12
2.1.2 Délimitation géographique future	14
2.2 LES CARACTERISTIQUES DU SCHEMA DIRECTEUR INDUSTRIEL.....	15
2.2.1 Présentation succincte des différentes opérations d'assemblage final – associées à la montée en cadence 15	
2.2.2 Réfection et adaptation des infrastructures	16
2.2.3 Présentation des projets hors montée en cadence de l'A321	16
2.2.4 Synthèse des différents projets	16
2.2.5 Le planning de réalisation des différents projets	18
2.2.6 Caractéristiques de la phase chantier	19
2.2.7 Contexte réglementaire propre au schéma directeur industriel porté par Airbus Operations SAS.....	19
2.2.7.1 Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).....	19
2.2.7.2 Situation vis-à-vis de la directive IED (directive 2020/75/UE)	20
2.2.7.3 Situation vis-à-vis de la directive SEVESO III (articles R.511-10 à R.511-12 du code de l'Environnement)	20
2.2.7.4 Installations, ouvrages, travaux et activités relevant de la législation sur l'eau (IOTA) modifiées ou créées.....	21
2.3 LES CARACTERISTIQUES DES MODIFICATIONS DE L'AFUL	22
2.3.1 Périmètre de responsabilité de l'AFUL	23
2.3.2 Ouvrages de régulation de l'AFUL.....	23
2.3.3 Le planning de l'AFUL.....	25
2.3.4 Contexte réglementaire propre à l'autorisation environnementale de l'AFUL	25
2.4 L'INTEGRATION DU SDI DANS LES PLANS D'URBANISME.....	26
3. L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT.....	28
3.1 LES FACTEURS DE L'ETAT ACTUEL	28
3.1.1 La population et la santé humaine	28
3.1.2 Le bruit.....	29
3.1.3 La biodiversité.....	30
3.1.3.1 Les espaces et sites naturels.....	30
3.1.3.1.1 Zonages patrimoniaux	30
3.1.3.1.2 Zonages réglementaires.....	31
3.1.3.2 La faune, la flore et les habitats.....	33
3.1.4 Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat	33
3.1.4.1 Les sols et sous-sols	33
3.1.4.1.1 Topographie.....	33
3.1.4.1.2 Géologie.....	33
3.1.4.1.3 Qualité des sols.....	33
3.1.4.1.4 Sites et sols pollués	33
3.1.4.2 L'eau	33
3.1.4.2.1 Eaux superficielles.....	33
3.1.4.2.2 Contexte hydrogéologique du site.....	36
3.1.4.3 L'air	38
3.1.4.3.1 Emissions atmosphériques industrielles dans l'environnement du site étudié	38
3.1.4.3.2 Qualité de l'air	38

3.1.4.4	La climatologie.....	40
3.1.4.4.1	Température	40
3.1.4.4.2	Précipitations	40
3.1.4.4.3	Ensoleillement	40
3.1.4.4.4	Régime des vents	41
3.1.5	<i>Les risques naturels</i>	42
3.1.6	<i>Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage</i>	42
3.1.6.1	Les biens matériels	42
3.1.6.1.1	Les bâtiments d'activités.....	42
3.1.6.1.2	Le trafic routier, le trafic ferroviaire, le trafic fluvial et/ou maritime.....	42
3.1.6.2	Le paysage	43
3.1.6.3	Le patrimoine culturel et archéologique	43
3.2	SYNTHESE DE L'ETAT ACTUEL.....	45
4.	CARACTERISATION DES POLLUTIONS ET NUISANCES	48
4.1	PHASE D'AMENAGEMENT.....	48
4.1.1	<i>Sources de pollution de l'eau</i>	48
4.1.2	<i>Sources de pollution de l'air</i>	48
4.1.3	<i>Sources de pollution du sol et du sous-sol</i>	49
4.1.4	<i>Sources de bruit et de vibrations</i>	49
4.1.5	<i>Sources d'atteinte à la biodiversité et au milieu naturel</i>	49
4.1.6	<i>Les déchets produits</i>	49
4.1.7	<i>Synthèse des pollutions et nuisances identifiées</i>	49
4.2	PHASE D'EXPLOITATION	50
4.2.1	<i>La pollution des eaux superficielles</i>	50
4.2.1.1	Mode et conditions d'approvisionnement en eau et d'utilisation de l'eau	50
4.2.1.2	Eaux pluviales	50
4.2.1.3	Eaux usées	50
4.2.1.4	Eaux d'extinction incendie.....	51
4.2.2	<i>La pollution de l'air</i>	51
4.2.2.1	Caractérisation des émissions	51
4.2.2.1.1	En situation actuelle.....	51
4.2.2.1.2	En situation projetée.....	51
4.2.2.2	Synthèse des émissions atmosphériques	52
4.2.3	<i>La pollution du sol, du sous-sol et des eaux souterraines</i>	53
4.2.4	<i>Le bruit et les vibrations</i>	53
4.2.5	<i>Le trafic routier</i>	53
4.2.6	<i>Autres nuisances</i>	54
4.2.7	<i>Sources d'atteinte de la biodiversité et du milieu naturel</i>	54
4.2.8	<i>Les déchets produits</i>	55
4.2.8.1	Nature, origine et quantité	55
4.2.8.2	Elimination et valorisation des déchets	55
4.2.9	<i>Patrimoine culturel et archéologique</i>	56
4.2.10	<i>Paysage</i>	56
4.3	SYNTHESE DES POLLUTIONS ET NUISANCES IDENTIFIEES.....	57
5.	SYNTHESE DES IMPACTS DU PROJET ET DES MESURES MISES EN OEUVRE	59
6.	LES MODALITES DE SUIVI DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION PROPOSEES.....	65
6.1	SURVEILLANCE EN PHASE D'AMENAGEMENT	65
6.1.1	<i>Suivi des mesures de limitations des impacts sur la biodiversité</i>	65
6.1.2	<i>Suivi des mesures de limitations sur l'impact des déchets/évacuation des terres</i>	65
6.1.3	<i>Suivi des mesures de limitation de la pollution de l'eau et des sols</i>	65
6.2	SURVEILLANCE ET ENTRETIEN – EN PHASE EXPLOITATION	65
6.2.1	<i>Suivi des mesures de limitation de la pollution de l'eau et des sols</i>	65
6.2.2	<i>Suivi des mesures de limitations des impacts sur la biodiversité</i>	65
6.2.3	<i>Surveillance et entretiens des ouvrages de gestion des eaux pluviales</i>	65
6.2.3.1	Voirie – Réseaux	66
6.2.3.2	Waterways et ouvrages annexes	66

6.2.3.3	Pollution accidentelle	66
6.2.3.4	Justificatifs d'entretien	66
6.3	PLAN D'INTERVENTION EN CAS DE POLLUTION ACCIDENTELLE EN PHASE TRAVAUX	66
7.	CONCLUSION	67

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).

La présente pièce constitue le résumé non technique de l'étude d'impact (PJ 4a) commune aux demandes d'autorisations environnementales portées par Airbus Operations SAS et par l'AFUL.

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

1.1 PRESENTATION DES ACTEURS

1.1.1 Airbus Operations SAS

La société Airbus Operations SAS S.A.S. 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 S.A.S 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.

1.1.2 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.

1.2 CONTEXTE DU PROJET D'AMENAGEMENT

1.2.1 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 et ayant abouti à l'obtention de l'Arrêté Préfectoral n°26 en date du 10 avril 2002 (abrogé). 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^{er} 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 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.

1.2.2 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.

1.2.3 Contexte réglementaire du projet d'aménagement

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 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.

1.2.3.1 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 m² d'emprise au sol et 69 049 m² 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 m² 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.

1.2.3.2 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.

Le présent document constitue le Résumé Non Technique de l'étude d'Impact (PJ 4a) des dossiers d'autorisation environnementale de Airbus Operations SAS et de l'AFUL.

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1 PRECISION SUR LES PERIMETRES D'IMPLANTATION DES PROJETS

2.1.1 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

2.1.2 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.

2.2 LES CARACTERISTIQUES DU SCHEMA DIRECTEUR INDUSTRIEL

2.2.1 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).

2.2.2 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).

2.2.3 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.

2.2.4 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
Approvisionnement des pièces avions, tronçons avions et autres composants	
Agrandissement du bâtiment L80 dédié à la logistique	25
Agrandissement de la zone PARIF pour le stockage temporaire de pièces avions	25bis
Assemblage des pièces avions	

Intitulé du projet	Numéro de projet
Modification du hangar SA : transformation des halls d'assemblage A380 en halls A321	1
Essais au sol / essais en vol	
Transformation des aires avions AC avec passage de 12 aires A380 à 24 aires A321	16
Création de halls avions pour la réalisation d'opérations sur aéronefs	6
Livraison avion	
Création de bâtiments de bureaux (3*L14 et 1*L17)	9
Stockage appareil/ Opérations maintenance hors chaîne assemblage	
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
Position avion sur les aires A5/A6/A7 pour 3*WB ou 6*SA	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
Réfection/ adaptation des infrastructures	
Remplacements de caniveaux au niveau de la zone Compas Single Aisle	15
Réfection de taxiways et marquages/catadioptrés	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
Projets hors montée en cadence	
L'adaptation du hangar L34 pour le projet ZEROe	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 1 : 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.

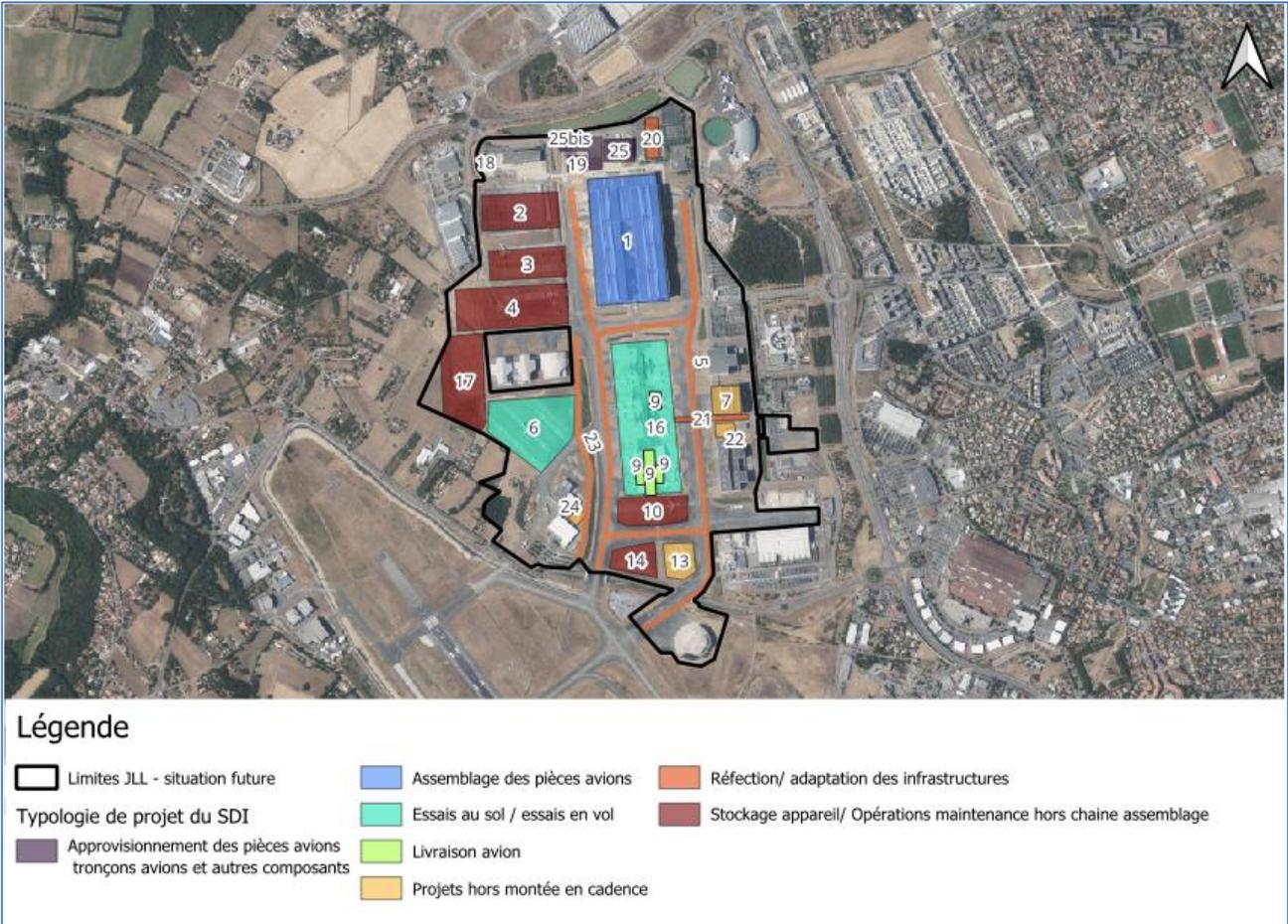


Figure 6 : Localisation des projets sur le site Jean-Luc Lagardère

2.2.5 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.

Le planning est rappelé 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.

2.2.6 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 nappes est présentée ci-dessous.

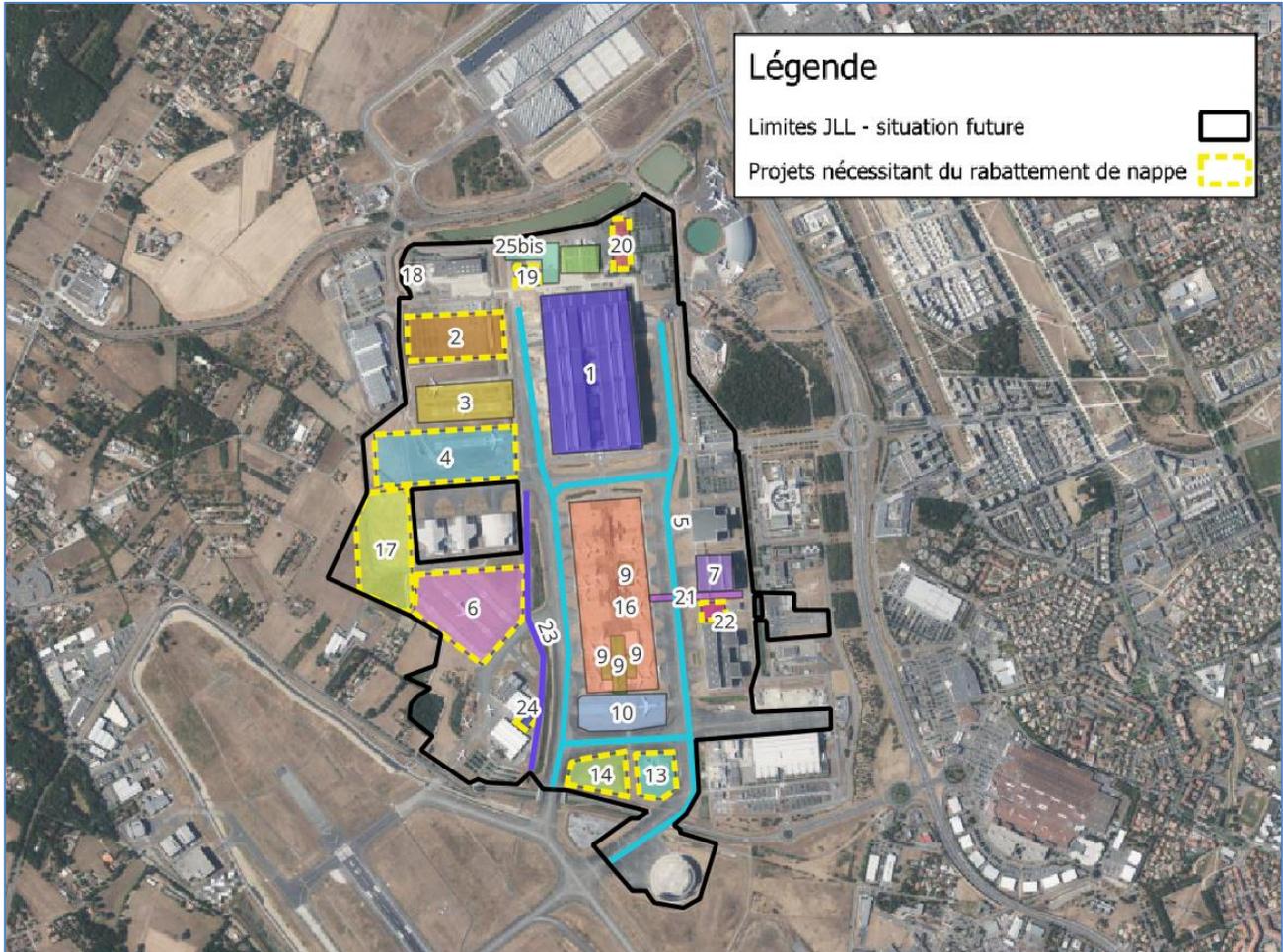


Figure 8 : Localisation des projets nécessitant du rabattement de nappe.

2.2.7 Contexte réglementaire propre au schéma directeur industriel porté par Airbus Operations SAS

2.2.7.1 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^{er} 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 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 qu'à l'heure actuelle, 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).

Le SDI n'entraîne pas de classement au régime de l'autorisation.

2.2.7.2 *Situation vis-à-vis de la directive IED (directive 2020/75/UE)*

La directive IED régit les activités industrielles qui par leur importance d'un point de vue production ou mise en œuvre de substances peuvent être à l'origine de sources de pollutions ou nuisances importantes.

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.

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

La directive SEVESO régit les activités industrielles qui présentent un inventaire important de substances et mélanges dangereux pouvant être à l'origine d'accidents graves pour 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.

2.2.7.4 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 m³/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 m³/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 m³ 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 m² de Zones Humides. Compte tenu de la superficie impactée, **le SDI ne se trouve pas classé 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).

2.3 LES CARACTERISTIQUES DES MODIFICATIONS DE L'AFUL

Dans le cadre du schéma directeur industriel évoqué ci-avant, 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. La gestion des eaux pluviales est assurée par un réseau de waterways. Les figures ci-dessous permettent de visualiser ce type d'ouvrage.



Source : DEP ECOTONE

Figure 9 : waterways présents sur le site

Ce réseau de waterways est organisé en deux branches :

- une branche ouest car située dans la partie ouest du périmètre géré par l'AFUL,
- une branche est car située dans la partie est du périmètre géré par l'AFUL,

Ces branches se situent dans un axe nord-sud.

L'exutoire de ce réseau se fait dans des ouvrages gérés par Toulouse Métropole implantés au nord du site. Les ouvrages gérés par Toulouse Métropole rejettent dans le ruisseau du Garossos.

2.3.1 Périmètre de responsabilité de l'AFUL

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

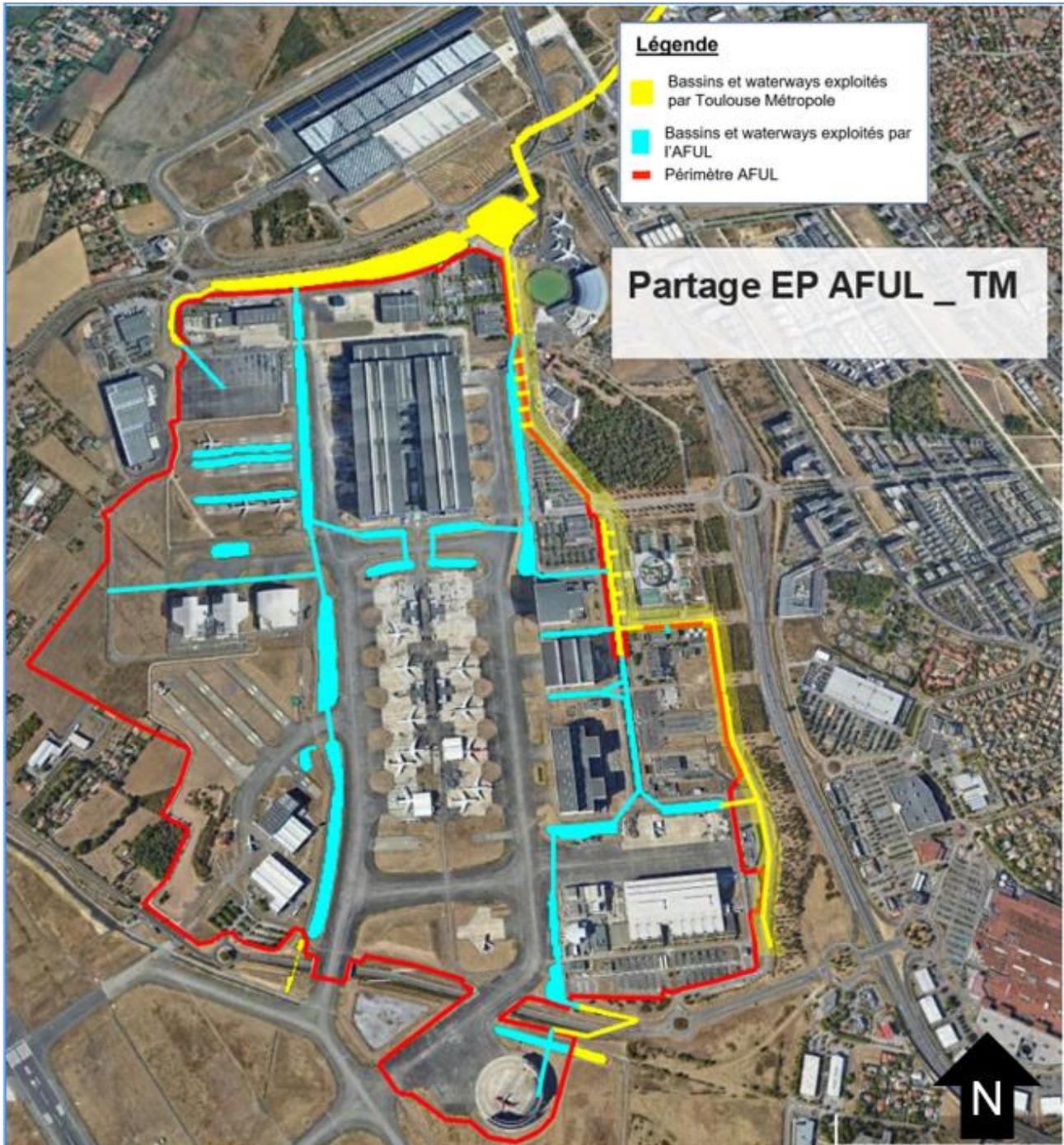


Figure 10 : Waterways exploités par l'AFUL dans son périmètre clôturé selon l'arrêté préfectoral du 18 février 2025

2.3.2 Ouvrages de régulation de l'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.

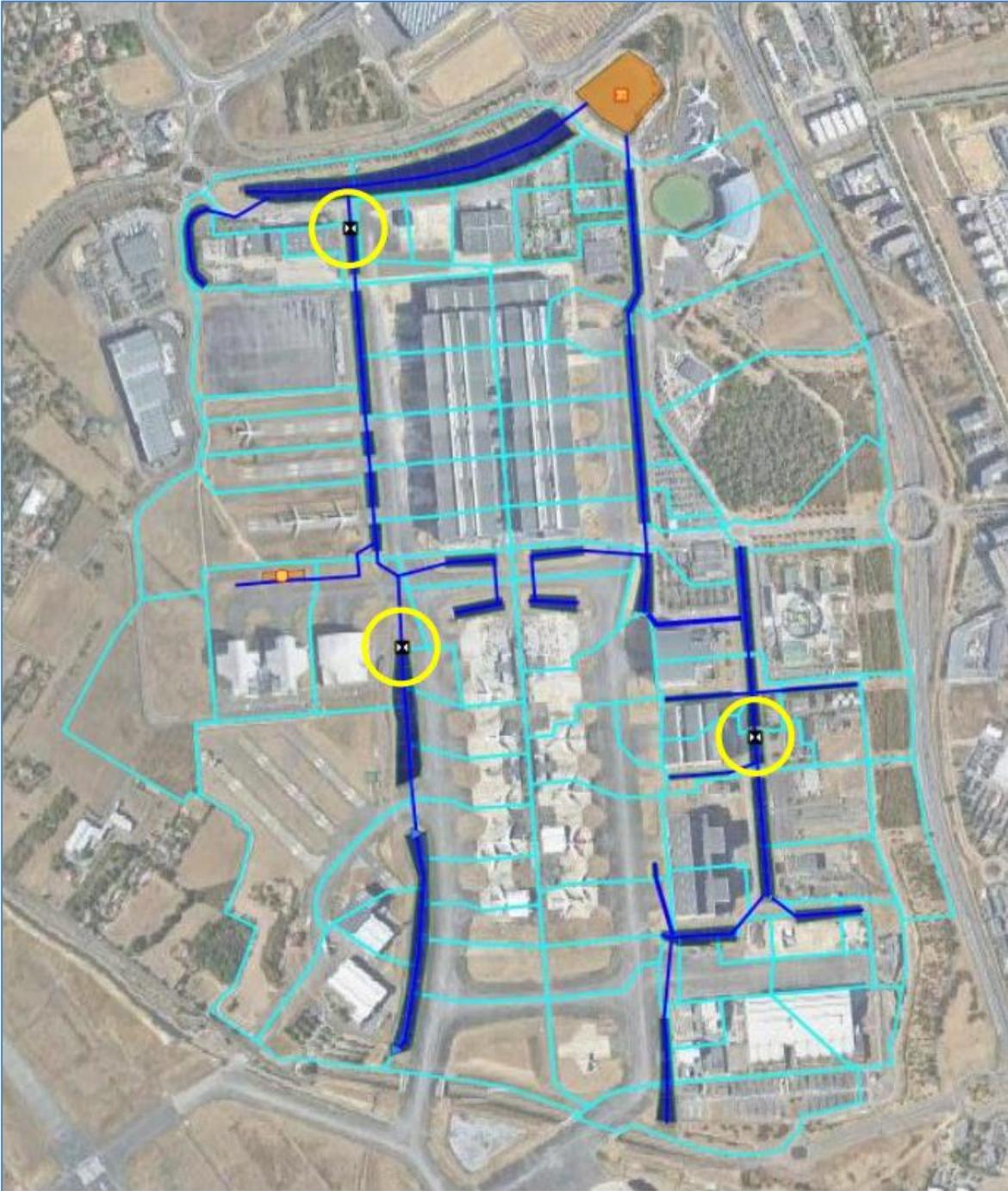


Figure 11 : Localisation des ouvrages de régulation prévus par l'AFUL

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**.

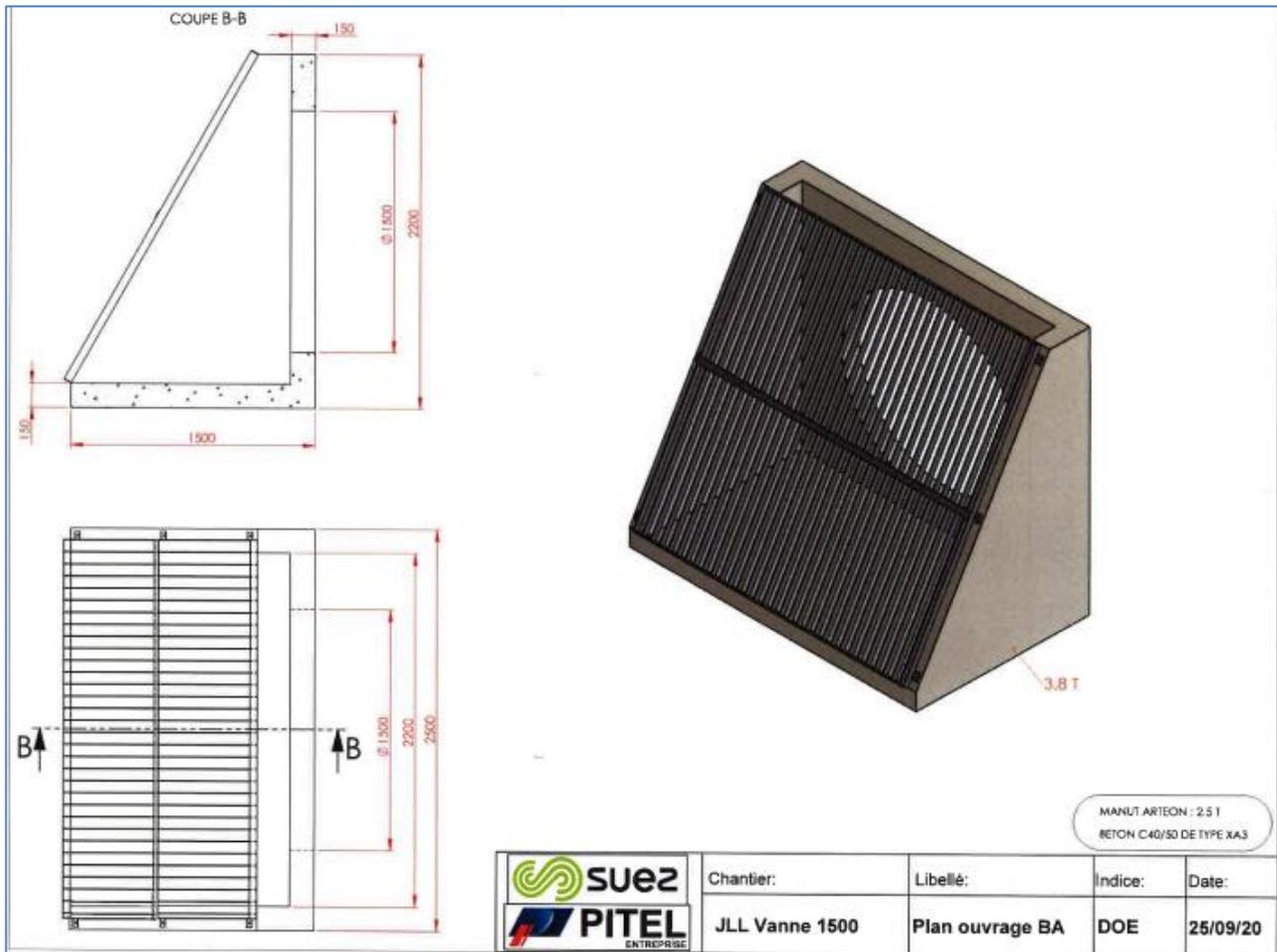


Figure 12 : Plan d'un ouvrage de régulation des waterways

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 DLE de 2001 (débit rejeté en sortie de la ZAC limité à 5 m³/s).

2.3.3 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.

2.3.4 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 m² 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.

2.4 L'INTEGRATION DU SDI DANS LES PLANS D'URBANISME

Le projet se situe dans la zone 3 AU du PLU de Cornebarrieu, approuvé en date du 1^{er} mars 2006 et dont la 2^e 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^e 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 :

- α** 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.
- α** 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.**

3. L'ÉTAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre présente un résumé de l'état actuel de l'environnement. Il est établi afin d'identifier la sensibilité des milieux.

3.1 LES FACTEURS DE L'ÉTAT ACTUEL

3.1.1 La population et la santé humaine

Le plan de recensement des zones de population à proximité du projet d'aménagement est présenté ci-dessous

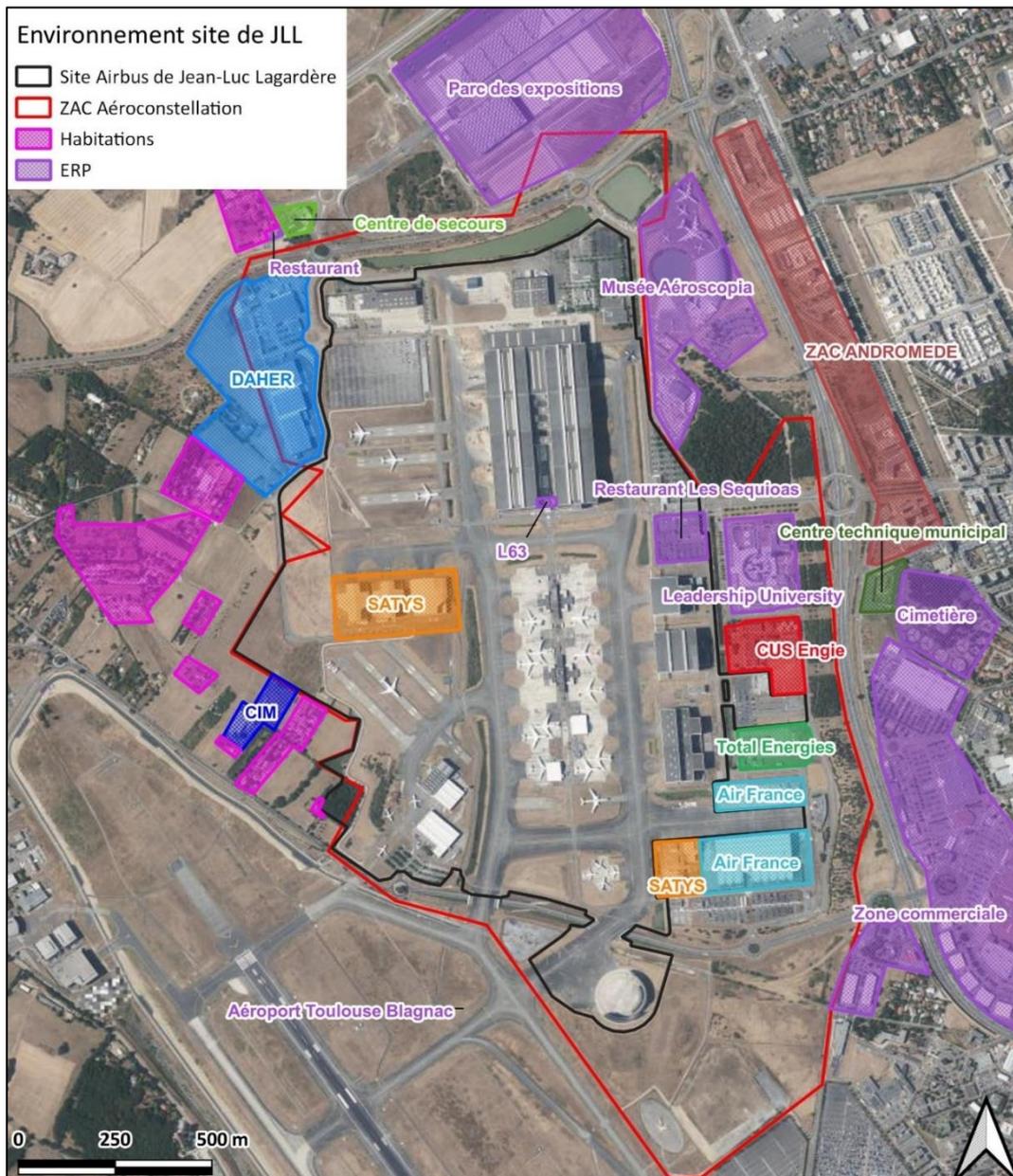


Figure 13 : Plan de recensement des zones de population



Premières ZER et habitations en bordure ouest du site
Etablissement recevant du public (ERP) à 500 m du site

3.1.2 Le bruit

L'ambiance sonore du secteur est caractéristique d'une **zone industrielle et aéroportuaire**. Le projet est localisé dans les zones B, C et D du périmètre du Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport Toulouse-Blagnac approuvé par l'arrêté préfectoral du 12 mars 2013.¹ Dans les zones B et C, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

Dans la zone D, les constructions admises au plan local d'urbanisme sont autorisées sous réserve de l'application de mesures d'isolation acoustique.

La localisation du site Jean-Luc Lagardère au sein de ce Plan d'Exposition au Bruit est présentée ci-dessous.

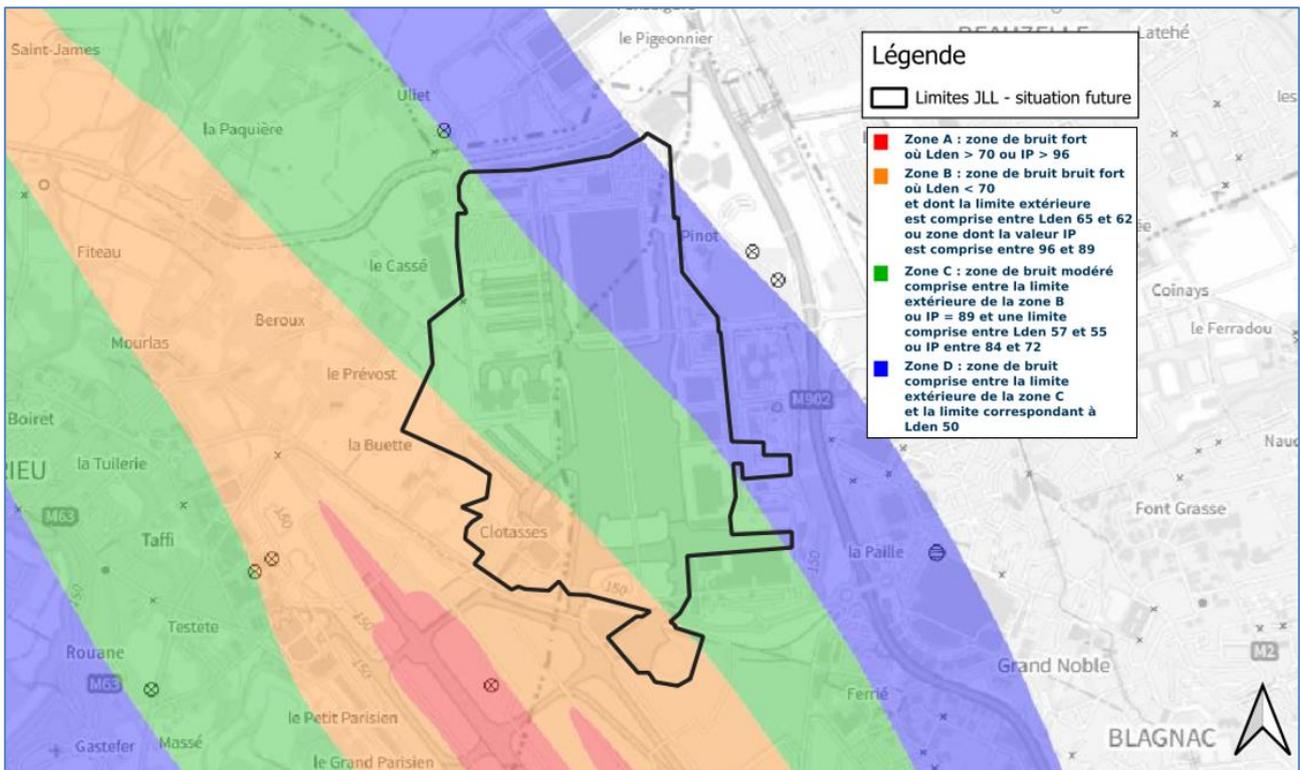


Figure 14 : Localisation du site Jean-Luc Lagardère au sein du PEB de l'Aéroport Toulouse-Blagnac

Les activités actuelles de Airbus Operations SAS respectent les niveaux sonores à respecter de 70 dB en limite de site comme définie dans l'arrêté préfectoral du 21 février 2008.

L'arrêté préfectoral d'autorisation du site définit également les valeurs limites d'émergence suivantes :

Niveau de bruit ambiant existant dans les zones à émergence réglementées (incluant le bruit de l'établissement)	Emergence admissible de 7h à 22h sauf dimanche et jours fériés	Emergence admissible de 22h à 7h et les dimanche et jours fériés
Supérieur à 35 dB(A) et inférieur ou égal à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

Tableau 2 : Valeurs limites d'émergence du site

¹ Source : Plan d'Exposition au Bruit des plateformes aéroportuaires de Blagnac, Lasbordes et Franczal

Le dernier rapport acoustique du site réalisé entre le 17 et le 22 mai 2023 indique que les émissions du site sont conformes aux valeurs définies dans l'arrêté préfectoral d'autorisation du site concernant les émissions à respecter en limite de site et pour les émergences dans les zones à émergence réglementées.



Environnement bruyant

3.1.3 La biodiversité

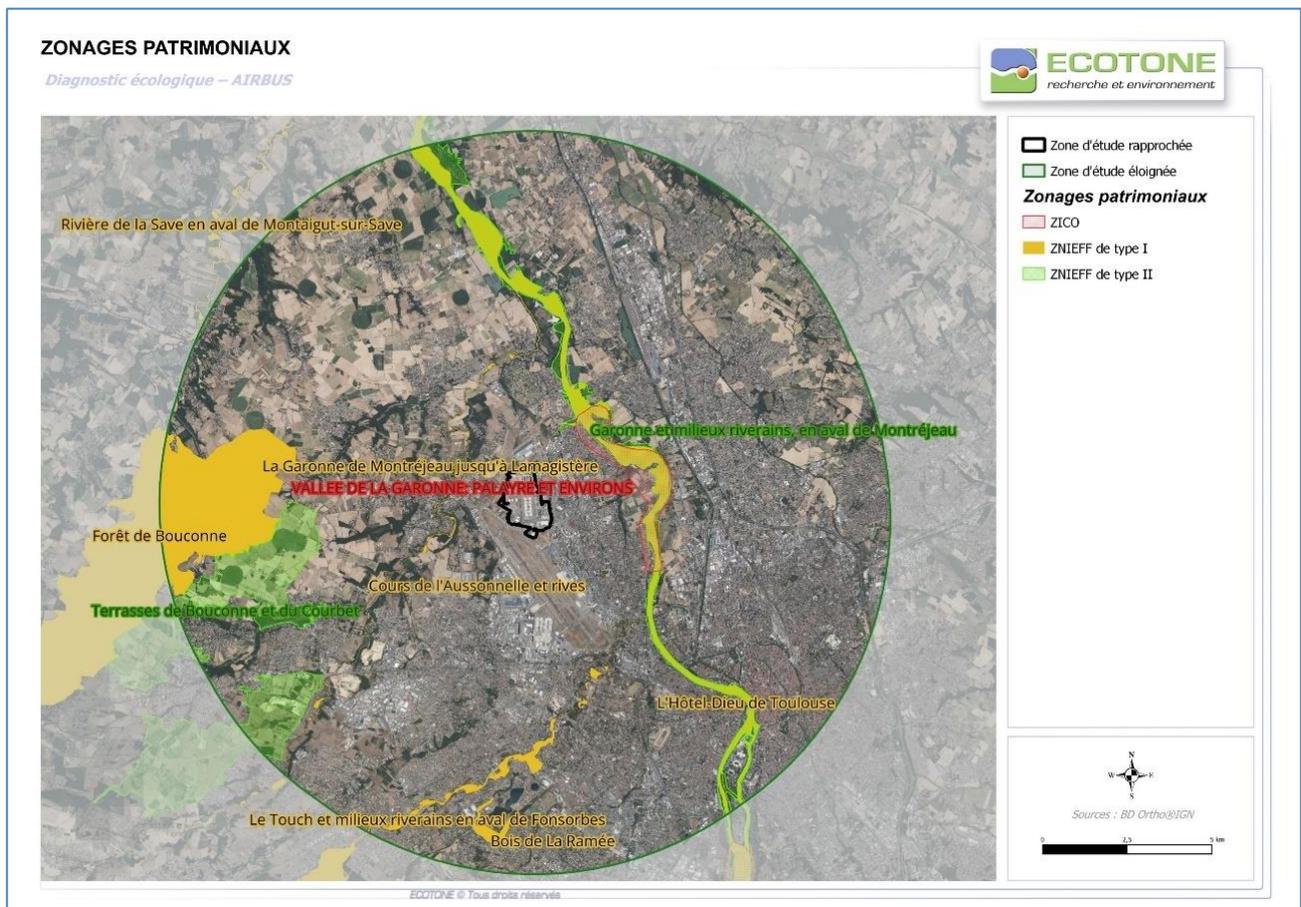
3.1.3.1 Les espaces et sites naturels

3.1.3.1.1 Zonages patrimoniaux

Le zonage patrimonial correspond à l'ensemble de zones inventoriées pour leur intérêt écologique et répertoriées autour du site : Zones d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), zonage Plans Nationaux d'Action (PNA), zone RAMSAR, site UNESCO, etc.

Le site n'est dans aucun Parc naturel ou périmètre d'une réserve naturelle ou biologique.

La localisation des zonages patrimoniaux dans l'environnement du site est présentée sur les cartes ci-dessous.



ZONAGES PATRIMONIAUX
Diagnostic écologique – AIRBUS

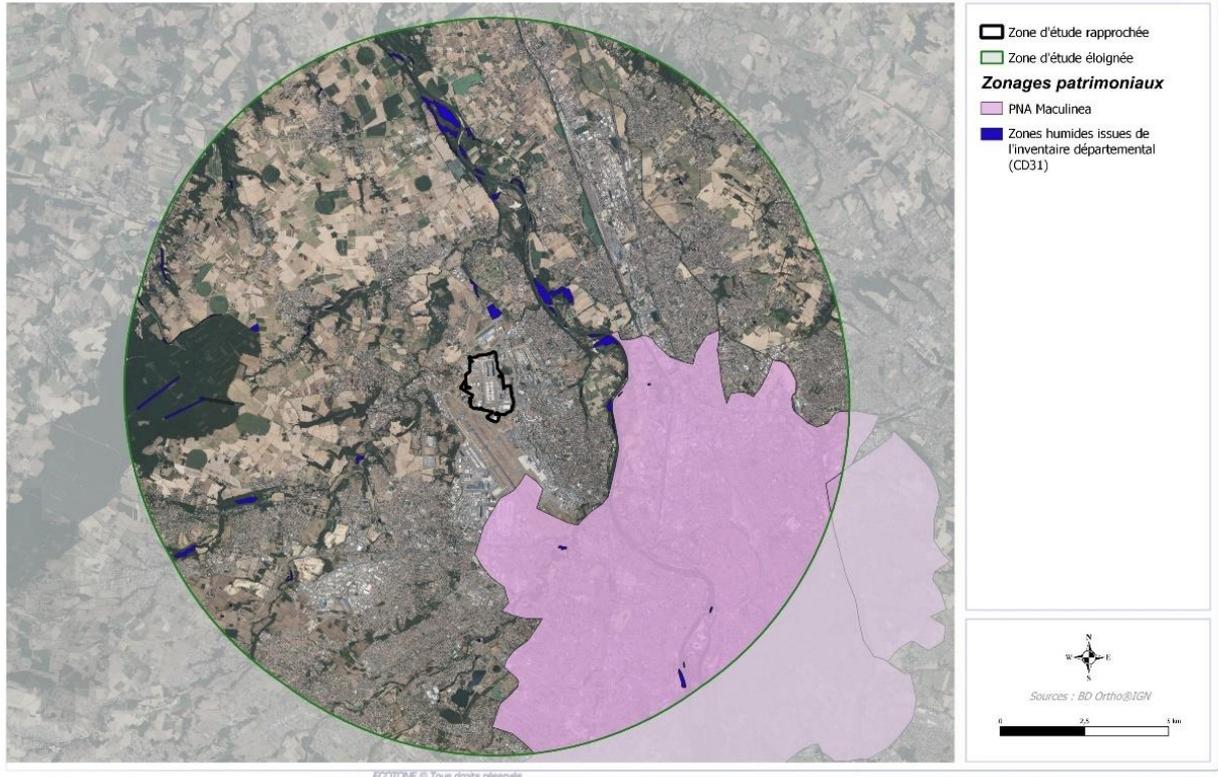


Figure 15 : Localisation des zonages patrimoniaux

Le projet ne se situe pas dans un périmètre de zonage patrimonial.

3.1.3.1.2 Zonages réglementaires

Les zonages réglementaires et outils de protection englobent les sites du réseau NATURA 2000, les arrêtés préfectoraux de biotopes, les sites des conservatoires d'espaces naturels, les espaces naturels sensibles et toute autre zone bénéficiant d'un statut de gestion et/ou de protection.

Le réseau NATURA 2000 concerne deux types de site :

- α Les Zones de Protection Spéciale (ZPS) qui permettent d'assurer un bon état de conservation des espèces d'oiseaux menacées, vulnérables ou rares,
- α Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) dont l'objectif est la conservation des sites écologiques présentant des habitats naturels ou semi-naturels d'intérêt communautaire ou des espèces de faune et de flore d'intérêt communautaire.

La localisation des zonages réglementaires dans l’environnement du site est présentée sur la carte ci-dessous.

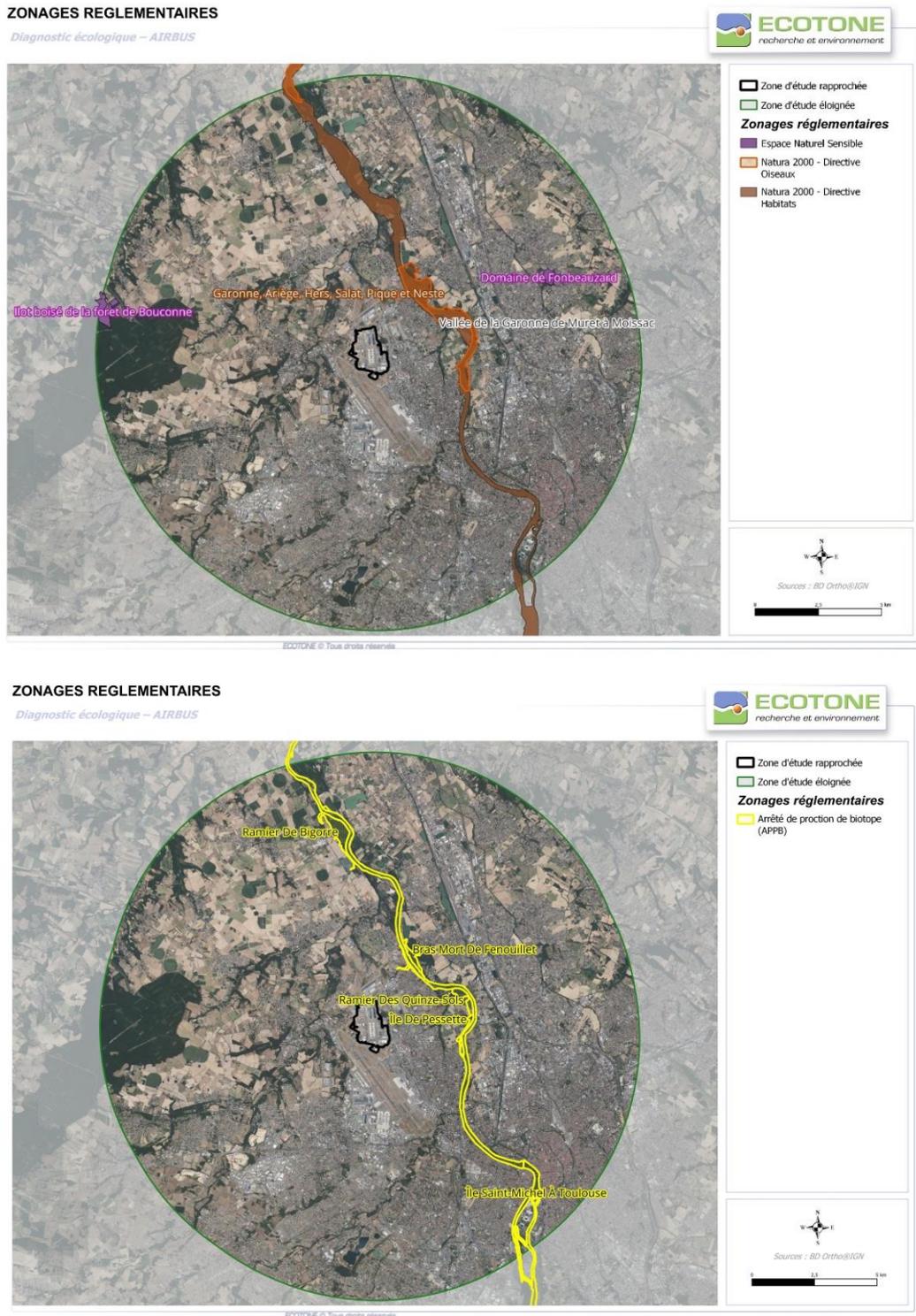


Figure 16 : Localisation des zonages réglementaires

⇒ Le projet ne se situe pas dans un périmètre de zonage réglementaire.

3.1.3.2 La faune, la flore et les habitats

En 2021, un diagnostic écologique (quatre saisons) a été lancé sur la partie ouest du site Airbus Jean Luc Lagardère (JLL) et Saint-Eloi Satellite (SES), puis dès 2022, sur la totalité du site JL Lagardère. Les inventaires se sont terminés en septembre 2023.

Ces inventaires ont permis de déterminer la présence de faune et de flore protégées au droit du projet d'aménagement.



Présence de faune et de flore protégées au droit du projet d'aménagement.

3.1.4 Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat

3.1.4.1 Les sols et sous-sols

3.1.4.1.1 Topographie

Le site se situe sur un terrain subhorizontal à une **altitude comprise entre 144 et 149 m NGF** (Nivellement Général de la France) selon les données disponibles sur Géoportail.

Actuellement, la zone d'implantation du projet est classée en tant que « Zones industrielles ou commerciales et installations publiques » au titre de ces données.

3.1.4.1.2 Géologie

Le site est implanté sur la **formation « Alluvions de la basse terrasse »** (Fy1).

D'après les données disponibles sur le site InfoTerre, aucun ouvrage de forage n'est recensé à proximité du site.

3.1.4.1.3 Qualité des sols

Une détermination de la qualité chimique des sols a été réalisée dans certaines zones du site.

Il apparaît quelques dépassements ponctuels des valeurs du bruit de fond en arsenic, des traces d'hydrocarbures, hydrocarbures aromatiques polycycliques. Il a été constaté également de faibles dépassements en fluorures, probablement liés à une anomalie naturelle du sol du site de Jean-Luc Lagardère.



Il est attendu des taux de fluor supérieurs à 10 mg/kg sur l'ensemble des terres du site.

3.1.4.1.4 Sites et sols pollués

Aucune pollution du sol et de la nappe n'est recensée sur la base de données BASOL (base des sols pollués) au droit du site.



Absence de sols pollués sur le périmètre du projet d'aménagement

3.1.4.2 L'eau

3.1.4.2.1 Eaux superficielles

3.1.4.2.1.1 Hydrographie

Les principaux cours d'eau présents dans l'environnement du site sont les suivants :

- α La Garonne du confluent de l'Ariège au confluent de l'Aussonnelle à 3 km : code Sandre FR296B
- α L'Aussonnelle à 2 km : code Sandre O21-0400
- α Le Riou à 1,88 km : code Sandre P1520650
- α Le ruisseau du Garossos

Le rejet des eaux pluviales du projet se fera dans les waterways présents le long du site Jean-Luc Lagardère pour un rejet final dans les bassins W7 et B2 qui se rejettent dans le ruisseau du Garossos, cours d'eau concerné par les règles du BCAE².

Le milieu récepteur final des rejets d'eaux pluviales du site est le ruisseau du Garossos.



Figure 17 : Localisation des cours d'eau autour du site (Source : géoportail.gouv.fr)

3.1.4.2.1.2 Etat actuel des eaux superficielles du site

Le site ne rejette que des eaux pluviales et des eaux usées en provenance des sanitaires. Les eaux pluviales actuelles sont drainées par des réseaux de waterways gérés par l'AFUL. La figure ci-dessous, présente les bassins versants du site.

² Règles des bonnes conditions agricoles et environnementales.

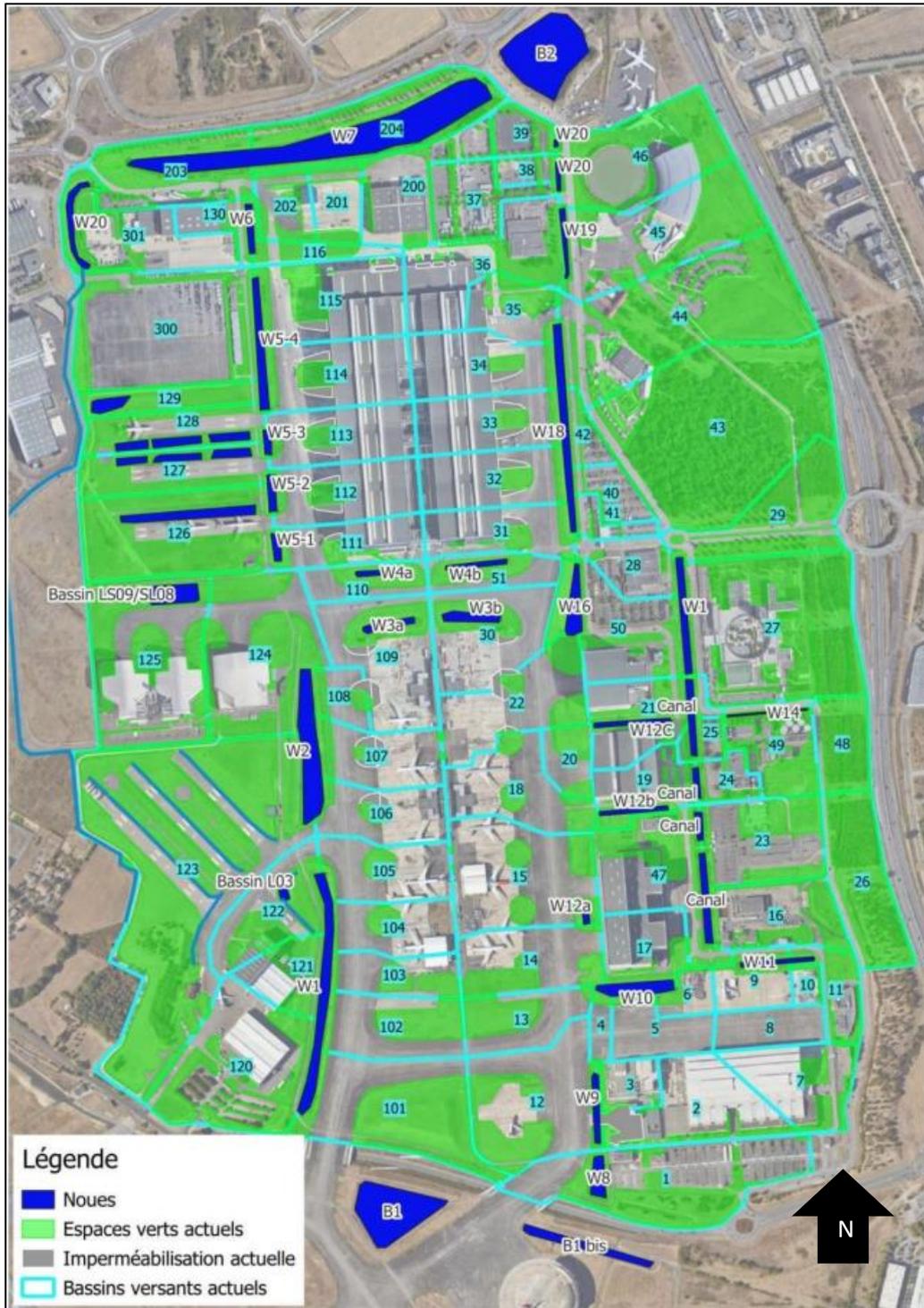


Figure 18 : Bassins versants du site drainés par le réseau existant

Afin de recenser la qualité des eaux superficielles rejetées par le site, les résultats des mesures effectuées tous les trimestres des années 2022 et 2023 ont été synthétisés. Les eaux superficielles du site de Saint-Eloi Satellite sont couvertes par les points de mesures de la ZAC.

La carte des points aval et amont où ont été effectuées les mesures est disponible ci-dessous :



Figure 19 : Carte des points de mesures de la qualité des eaux superficielles aval et amont de la ZAC

Selon l’arrêté préfectoral du 21/02/2008, les valeurs limites d’émission des eaux après épuration sont les suivantes :

Points de rejet ENV.PL.U.L26.002 (cf. plan en annexe)	
Paramètres	Concentration maximale (mg/l)
DBO5	100 mg/l
DCO	300 mg/l
Hydrocarbures totaux (norme NF 91.114)	10 mg/l
MES	100 mg/l

Figure 20 : Valeurs limites d’émission aqueuses

Les résultats pour 2022 et 2023 respectent les valeurs limites fixées par l’arrêté préfectoral.



Eaux superficielles de bonne qualité chimique et un état écologique dégradé pour la Garonne. Les eaux superficielles à proximité du site présentent un bon état quantitatif.

3.1.4.2.2 Contexte hydrogéologique du site

Afin de recenser la qualité des eaux souterraines, des mesures de contrôles ont été effectuées sur le 1^{er} et le 2nd semestre des années 2022 et 2023 (en période de hautes eaux et de basses eaux). Les eaux souterraines du site de Saint-Eloi Satellite sont couvertes par les points de mesures de la ZAC.

Le plan d’implantation des piézomètres ainsi que le sens d’écoulement de la nappe est disponible sur la figure ci-dessous :

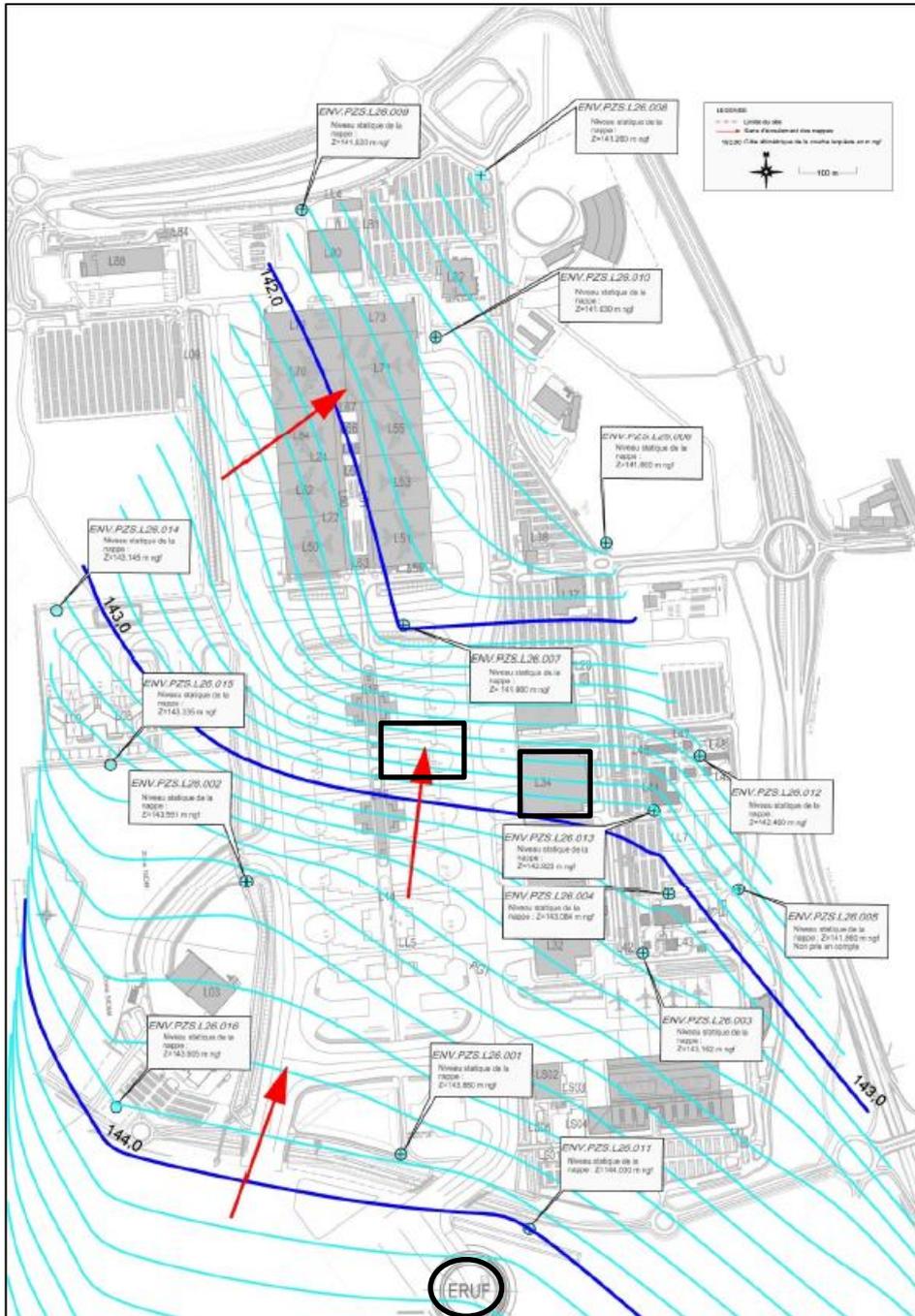


Figure 21 : Plan d'implantation des piézomètres sur le site Jean-Luc Lagardère – localisation du projet en noir

Les substances surveillées sont :

- Plomb ;
- AOX ;
- Hydrocarbures totaux ;
- DCO, DBO5 ;
- Nitrates, Nitrites ;
- COHV.

La synthèse des résultats se trouve dans le tableau ci-dessous.

Année	Période	Résultat
2022	1 ^{er} semestre / Hautes eaux	La totalité des résultats respectent les valeurs limites
2022	2 nd semestre / Basses eaux	La totalité des résultats respectent les valeurs limites
2023	1 ^{er} semestre / Hautes eaux	La totalité des résultats respectent les valeurs limites
2023	2 nd semestre / Basses eaux	La totalité des résultats respectent les valeurs limites

Tableau 3 : Etat actuel des eaux souterraines


Eaux souterraines de moyenne qualité au droit du site selon le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027.

L'état quantitatif des eaux souterraines au droit du projet est bon.

3.1.4.3 L'air

3.1.4.3.1 *Emissions atmosphériques industrielles dans l'environnement du site étudié*

Le site dispose actuellement de plusieurs points de rejets atmosphériques :

- Deux au niveau du bâtiment L35 (activité de nettoyage de surface, application peinture avions et séchage)
- Deux au niveau du bâtiment L73 (activité de nettoyage d'agrafes et cabine de peinture de pièces)

Ces activités émettent des poussières (particules) et des composés organiques volatils.

Airbus Operations SAS réalise un suivi au travers d'un Plan de gestion des Solvants.

3.1.4.3.2 *Qualité de l'air*

En région Occitanie, la qualité de l'air est suivie par l'association Atmo Occitanie.

Cette association réalise un cadastre des émissions atmosphériques ou inventaire spatialisé des émissions de la région Occitanie. Les résultats de l'inventaire réalisé en 2021 sur le département de la Haute-Garonne sont présentés dans la figure ci-dessous :



Figure 22 : Répartitions des émissions de 2021 (PM10, PM2,5, NO_x) par secteurs d'activités sur le département de la Haute-Garonne par rapport à 2020

L'état de l'air dans la zone d'étude résulte principalement de :

- α secteur résidentiel : le premier émetteur de PM10, 32,6% en Haute-Garonne. Il émet aussi près de la moitié des PM2.5 (47,7%)
- α secteur des transports : premier émetteur de NO_x en Haute-Garonne, avec 66,9%.

Atmo Occitanie dispose également d'une station de mesure en continu dans l'environnement proche du site d'implantation. Le tableau ci-dessous présente les caractéristiques et la localisation de cette station.

Nom	Type	Localisation par rapport au site				Polluants mesurés
		Commune	Adresse	Distance	Orientation	
Blagnac Aéroport Trafic	Urbaine	Blagnac	Rue Escadrille La Fayette	1,8 km	Sud-Est	NO _x , PM ₁₀

Tableau 4 : Localisation des stations de mesure de la qualité de l'air les plus proches

La station mesure la concentration de NO_x et de PM10. Le trafic lié au projet en phase chantier et en phase d'exploitation ainsi que les essais moteurs des avions A321 émettront ce type de polluant.

Cependant, les concentrations moyennes annuelles observées pour l'année 2023 au niveau de cette station de mesure sont présentées dans le tableau suivant³.

Polluants	Objectif de qualité en µg/m ³	Valeur limite pour la protection de la santé humaine en µg/m ³	Concentration moyenne annuelle en µg/m ³
Dioxyde d'azote (NO _x)	NA	40	16
PM ₁₀	30	40	15

Tableau 5 : Concentration moyenne annuelle en NO_x et PM10 mesurée à la station la plus proche du site

³ Concentrations issues du bilan de la qualité de l'air et des émissions de polluants atmosphériques en Occitanie 2023 – L'air en Haute-Garonne

La concentration moyenne relevée dans l'environnement du site est inférieure à la valeur limite pour la protection de la santé humaine ainsi qu'à l'objectif de qualité.

Le bilan annuel d'Atmo Occitanie relatif à la qualité de l'air et des émissions de polluants atmosphériques en Occitanie précise qu'en 2023 :

- α dans le département de la Haute-Garonne, les seuils réglementaires sont respectés à l'exception des objectifs de qualité concernant l'ozone et les particules fines (PM2.5).
- α des dépassements des valeurs limites pour le dioxyde d'azote (NO₂) sont constatés aux abords de certains axes routiers.



La qualité de l'air est bonne dans l'environnement du site à l'exception des concentrations d'ozone dépassées dans tout le département

3.1.4.4 La climatologie

Les données climatiques présentées proviennent de la station météo de l'Aéroport Toulouse-Blagnac (ID 31069001)⁴, située à environ 2,9 km au sud-est du projet. Les moyennes sont effectuées sur les années de 1991 à 2020.

3.1.4.4.1 Température

Les normales et records de températures relevées sur la station de l'Aéroport Toulouse-Blagnac sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Température minimale record :	-19,2 °C
Température maximale record :	42,4°C
Température moyenne :	14,2 °C
Température minimale moyenne :	9,6 °C
Température maximale moyenne :	18,8 °C

Tableau 6 : Normales et records de températures sur la station de l'Aéroport Toulouse-Blagnac

3.1.4.4.2 Précipitations

Les normales et records de précipitations relevés sur la station de l'Aéroport Toulouse-Blagnac sont présentés dans le tableau suivant.

Hauteur moyenne de précipitation sur l'année :	627 mm
Hauteur quotidienne maximale de précipitation :	82,7 mm

Tableau 7 : Normales et records de précipitations sur la station de l'Aéroport Toulouse-Blagnac

3.1.4.4.3 Ensoleillement

Les données d'ensoleillement relevés sur la station de l'Aéroport Toulouse-Blagnac sont présentées dans le tableau suivant.

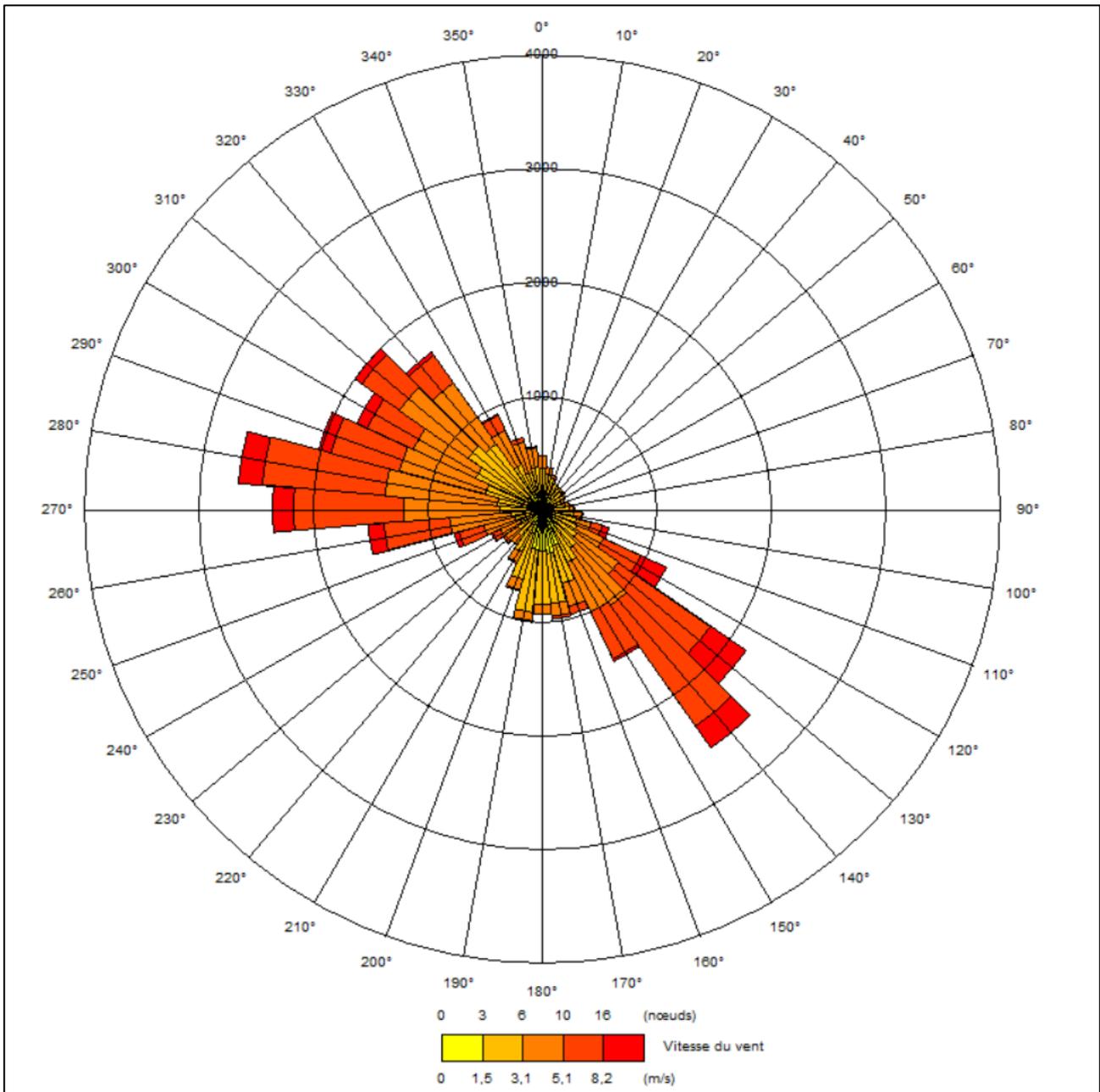
Durée annuelle moyenne d'ensoleillement :	2075,1 h
Nombre moyen annuel de jours avec bon ensoleillement :	95 ,8 jours

Tableau 8 : Normales d'ensoleillement sur la station de l'Aéroport Toulouse-Blagnac

⁴ Source : Météo France : https://donneespubliques.meteofrance.fr/?fond=produit&id_produit=117&id_rubrique=39

3.1.4.4.4 Régime des vents

La rose des vents pour la station Météo-France de l’Aéroport Toulouse-Blagnac pour la période de 2020 à 2023 est présentée ci-dessous.



3.1.5 Les risques naturels

Les risques naturels présent au droit du projet sont repris dans le tableau ci-dessous.

Risque naturel	Sensibilité du site
Risque sismique	Le site est situé en zone d' aléa très faible pour le risque sismique
Inondation	Le site n'est pas localisé dans la zone d'aléa du Plan de Prévention du Risque d'Inondation du bassin versant de l'Aussonnelle approuvé le 17 février 2017
Mouvement de terrain	Aucun mouvement de terrain n'a été recensé au droit du site. Des phénomènes d'érosion des berges ont été observés au niveau de la Garonne et du ruisseau de Garossos à plus de 2,2 km respectivement à l'Est et au Nord-Est du site
Retrait-gonflement des argiles	Le site est situé en zone moyennement exposée au risque retrait-gonflement des argiles
Foudre	Les communes de Blagnac et Cornebarrieu sont localisée dans une zone d'aléa faible pour le risque foudre

Tableau 9 : Synthèse des risques naturels présent au droit du projet

3.1.6 Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage

3.1.6.1 Les biens matériels

3.1.6.1.1 Les bâtiments d'activités

Le site est localisé dans la zone industrielle AéroConstellation dédiée à l'aéronautique. Les bâtiments et activités les plus proches du site correspondent à des entreprises ou des établissements recevant du public en lien avec l'activité aéronautique.

3.1.6.1.2 Le trafic routier, le trafic ferroviaire, le trafic fluvial et/ou maritime

Le site est localisé à proximité des voies de circulation suivantes :

- α Au nord : route nationale : N224
- α A l'est : route départementale : D902 Voie Lactée,
- α Au sud : route départementale : D1/M1

Du trafic fluvial existe à proximité du site au niveau de la Garonne et du Canal latéral à la Garonne, respectivement à 3,6 km et 4,8 km à l'est du projet. Ce trafic est majoritairement caractérisé par des bateaux de plaisance.

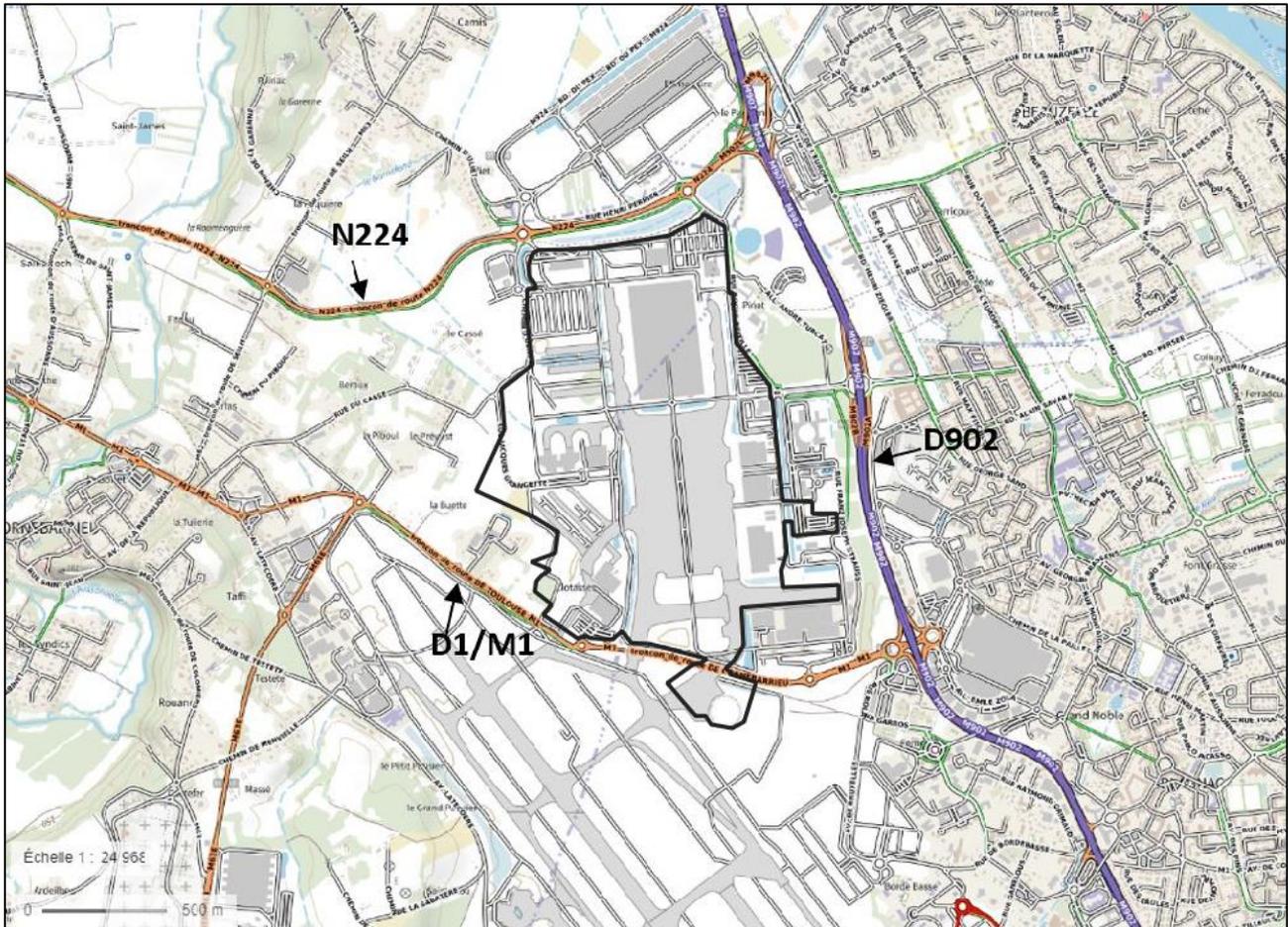


Figure 24 : Cartographie des voies de circulation dans l'environnement proche du site



Absence de biens matériels suffisamment proches du projet d'aménagement pour être considérés comme un enjeu.

3.1.6.2 Le paysage

Le site du projet Airbus Operations SAS sur les communes de Blagnac et Cornebarrieu fait partie de l'unité paysagère de l'Agglomération Toulouse.

La majeure partie de cette unité paysagère est occupée par des espaces de plateau dont l'altitude est comprise entre 120 et 160 mètres, avec un dénivelé positif du nord au sud, suivant l'axe de la Garonne. Ces zones planes correspondent aux vallées de la Garonne et de ses affluents, l'Hers Mort et le Touch, et à la basse plaine qui forment un ensemble relativement cohérent.



Paysage du site d'implantation typique de zone industrielle

3.1.6.3 Le patrimoine culturel et archéologique

Lors de la création de la ZAC AéroConstellation (en 2001), le site Cassagna 3 a fait l'objet d'une fouille préventive. Cette opération a permis de découvrir une petite aire d'occupation humaine (période du Bronze ancien) d'une superficie d'environ 700 m².

D'autres vestiges ont été découverts à l'occasion du développement de la zone notamment lors de la création des salles de peintures L08/L09 de SATYS et lors de la création de AIRBUS University.

Selon les retours de la DRAC, du 12 décembre 2024, aucune prescription d'archéologie préventive n'est applicable aux projets d'Airbus Operations SAS.

Selon le site Atlas patrimoine du ministère de la culture, les immeubles classés ou inscrits les plus proches du projet sont localisés à plus de 3,4 km à l'est des limites de site.



Aucun monument historique ou site classé ou inscrit au patrimoine, n'est situé à proximité du site d'implantation / Absence de prescription archéologique préventive

3.2 SYNTHÈSE DE L'ÉTAT ACTUEL

L'analyse de l'état actuel a permis d'évaluer la sensibilité de la zone d'étude, ainsi que leur interrelation.

Le tableau suivant constitue une synthèse des facteurs et des sensibilités qui leur sont associés pour l'état actuel.

Les sensibilités sont hiérarchisées à dire d'expert suivant quatre niveaux :

Sensibilité négligeable à nul
Sensibilité faible
Sensibilité modéré
Sensibilité fort

Thématique	Rappel des facteurs environnementaux concernés (voir analyse de l'état actuel)	Sensibilité de l'état actuel
La population et la santé humaine	Population	Premières ZER et habitations en bordure ouest du site ERP à 500 m du site
	Santé humaine	Premières ZER et habitations en bordure ouest du site ERP à 500 m du site
	Bruit et vibration	L'ambiance sonore du secteur est caractéristique d'une zone industrielle et aéroportuaire. Les émissions du site sont conformes aux valeurs définies dans l'arrêté préfectoral d'autorisation du 21 février 2008
La biodiversité	Espaces et sites naturels	Site NATURA 2000, recensé à 1,4 km de la zone d'étude Aucun zonage patrimonial traversé par projet
	Faune	Zone industrielle présentant peu d'intérêt mais le site est composé d'une mosaïque de milieux dont certains favorables à l'avifaune
	Flore	Zone industrielle présentant peu d'intérêt floristique mais présence d'espèces protégées sur le site (Trèfle écaillé, Crassule mousse, Rose de France)
	Continuités écologiques	Le site n'est pas situé dans une continuité écologique.
Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat	Terres	Zone dédiée à l'activité économique et à l'industrie. Des taux de fluor supérieurs à 10 mg/kg sont attendus sur l'ensemble des terres du site.
	Sols et sous-sols	Terrain dédié aux activités industrielles, très forte artificialisation du milieu
	Eau superficielle	Eaux superficielles de bonne qualité chimique mais avec un état écologique dégradé pour la Garonne. Les eaux superficielles à proximité du site présentent un bon état quantitatif.
	Eau souterraine	Eaux souterraines de moyenne qualité au droit du site selon le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027. L'état quantitatif des eaux souterraines au droit du projet est bon. La qualité des eaux souterraines au droit des piézomètres du site respecte les valeurs limites de l'arrêté préfectoral du site.
	Air/Climat	La qualité de l'air est bonne dans l'environnement du site à l'exception des concentrations d'ozone dépassées dans tout le département

Thématique	Rappel des facteurs environnementaux concernés (voir analyse de l'état actuel)	Sensibilité de l'état actuel
Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage	Biens matériels	Il n'y a pas de biens matériels suffisamment proches du projet d'aménagement pour être considérés comme un enjeu.
	Patrimoine culturel	Aucun monument historique ou site classé ou inscrit au patrimoine, n'est situé à proximité du site d'implantation.
	Patrimoine archéologique	
	Paysage	Le paysage du site d'implantation est caractérisé par l'activité industrielle

Tableau 10 : Synthèse de l'état actuel de l'environnement

4. CARACTERISATION DES POLLUTIONS ET NUISANCES

Ce chapitre a pour objectif de caractériser les émissions et nuisances attendues lors des phases de construction, d'exploitation et de démolition. Cette caractérisation ne tient pas compte des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

4.1 PHASE D'AMENAGEMENT

4.1.1 Sources de pollution de l'eau

Des effluents aqueux pollués, issus du ruissellement des eaux pluviales pourront être générés par le chantier. A ce jour, la liste des produits utilisés pendant la phase chantier n'est pas disponible. Toutefois, si les entreprises expriment le besoin d'utiliser des produits chimiques, tous les produits qui seraient utilisés suivront le processus d'autorisation Airbus (Demande d'Utilisation de Substance / Commission d'Autorisation d'Emploi) qui permet de définir précisément les produits autorisés sur site et les règles à appliquer pour maîtriser les risques pour les personnes et l'environnement (incluant règles de stockage, de rétention et d'élimination des déchets).

L'utilisation d'engins de chantier pouvant générer des fuites d'huile au sol, il est possible que ces polluants puissent arriver jusqu'aux eaux souterraines, toutefois les engins circuleront autour du chantier sur des voiries imperméabilisées.

Durant la phase travaux des projets n°2, 4, 6, 9, 13, 14, 17, 19, 20, 22 et 24, des opérations ponctuelles de pompage des eaux de nappe seront réalisées. Ces prélèvements seront de l'ordre de 80 m³/h durant la période chantier du site pour un prélèvement total de l'ordre de 495 000 m³. Ces eaux seront rejetées dans le réseau de waterways après décantation au moyen des bassins prévus (vérification de volume et contrôle de pollutions éventuelles) dans le cadre des projets et gérés par Airbus Operations SAS.



Eaux de ruissellement potentiellement souillées par les activités du chantier
Eaux d'exhaure

4.1.2 Sources de pollution de l'air

Les émissions attendues pendant le chantier seront des gaz de combustion liés à l'utilisation de véhicules pour les travaux (pelles mécaniques, grues...) et le transport (camions) notamment lié à l'évacuation des terres.

Le chantier pourra cependant générer des envols de poussières, limités à l'environnement immédiat du site et l'utilisation d'engins de chantier pourrait générer des fuites d'huile au sol.

Les principales sources de pollution de l'air de la phase chantier proviendront :

- α des gaz de combustion liés à l'utilisation de véhicules pour l'évacuation des terres en lien avec les travaux de terrassement pour l'ensemble des projets en nécessitant ainsi que les terres stockées au niveau de la butte (projet n°14) ;
- α des émissions liées aux constructions de bâtiments, de parkings, des zones de stockages avions et des voiries.

La synthèse des émissions atmosphériques de CO₂, NO_x et PM₁₀ en phase chantier est présentée ci-dessous.

Source	CO ₂ (tCO ₂ eq)	NO _x (t)	PM ₁₀ (t)
Trafic d'évacuation des terres	14 398,8	4,43	0,006
Surfaces créées	63 570	/	/
Total	77 968,80	4,43	0,006

Tableau 11 : Synthèse des émissions atmosphériques en phase chantier



Gaz d'échappement des véhicules de chantier et notamment l'évacuation des déblais

4.1.3 **Sources de pollution du sol et du sous-sol**

Les sources de pollution du sol ou du sous-sol proviennent de la présence d'engins de chantier, de la même manière que dans le §4.1.1



Sols/ sous-sol potentiellement souillés par les activités du chantier

4.1.4 **Sources de bruit et de vibrations**

A l'instar de la mise en place de toute infrastructure, les travaux d'aménagement induiront des émissions sonores et des vibrations notamment dues :

- α à l'utilisation d'engins de chantier,
- α aux rotations de véhicules chargés de l'apport et de l'évacuation de matériaux (trafic),
- α aux opérations d'aménagement,
- α à l'activité des ouvriers du chantier.

Ces travaux seront réalisés uniquement en journée.



Nuisances sonores liées aux activités du chantier en période diurne

4.1.5 **Sources d'atteinte à la biodiversité et au milieu naturel**

Les impacts biologiques et sur le milieu naturel liés aux aménagements sont principalement liés à l'artificialisation nécessaire à la réalisation des projets.

Le schéma directeur industriel prévoit une restructuration du site entraînant une imperméabilisation d'environ 173 000 m².



Atteinte aux espèces protégées

4.1.6 **Les déchets produits**

Lors de la phase d'aménagement du SDI, les terres excavées lors des opérations de terrassement représentent un volume de terres de 569 862 m³. Elles seront évacuées sous le statut de déchet vers des unités adaptées et autorisées.



Evacuation de 569 862 m³ de terres excavées

4.1.7 **Synthèse des pollutions et nuisances identifiées**

Les principales pollutions associées aux travaux de la construction de l'installation sont :

- α les émissions atmosphériques comprenant principalement des particules et des gaz de combustion (NOx principalement),
- α le trafic associé à l'évacuation des terres du site,

- α les eaux de ruissellement et eaux d'exhaure du chantier susceptibles d'entraîner des particules vers les cours d'eau proches de la zone d'implantation du projet,
- α la présence d'engins de chantier,
- α la destruction de sites naturels et d'habitat d'espèces protégées par l'imperméabilisation liée aux projets.

Les nuisances issues des travaux de construction sont principalement le bruit et les vibrations dus notamment au fonctionnement des engins de chantier et aux travaux d'aménagement, les déchets générés et le trafic routier de camion de chantier et des véhicules des intervenants du chantier.

4.2 PHASE D'EXPLOITATION

4.2.1 La pollution des eaux superficielles

A noter qu'il n'y aura pas de fonctionnement en mode dégradé ni de phases transitoires dans les procédés mis en œuvre sur le site.

4.2.1.1 Mode et conditions d'approvisionnement en eau et d'utilisation de l'eau

Le site est alimenté en eau potable depuis le réseau existant du site Jean-Luc Lagardère.

L'alimentation en eau des projets sera assurée conformément aux recommandations du règlement sanitaire par l'intermédiaire d'un disconnecteur.

L'installation sera conçue de façon à ne présenter aucun risque de pollution de l'eau car les circulations de l'eau s'effectuent en circuit fermé.

L'eau potable sera utilisée pour :

- α Les besoins sanitaires
- α Les besoins du restaurant
- α La réalisation d'essais incendie

A noter que le site actuellement est autorisé à prélever dans le réseau AEP 70 000 m³ /an pour une consommation de 18 432 m³ en 2023.

En situation projetée, la consommation d'eau potable du site sera de 35 000 m³ par an.



Augmentation de la consommation d'eau du site (tout en restant en-deçà des prélèvements autorisés par l'arrêté préfectoral en vigueur)

4.2.1.2 Eaux pluviales

La montée en cadence du site Jean-Luc Lagardère entraînera une imperméabilisation supplémentaire d'environ 173 000 m². La moyenne annuelle des précipitations relevée sur la station de « Toulouse-Blagnac » est de 627 mm.

En situation actuelle, les eaux pluviales du site sont rejetées dans le réseau de waterways de la ZAC Aéroconstellation exploité par Toulouse Métropole.

En situation projetée, le mode de gestion des eaux pluviales du site ne sera pas modifié. La prise en compte de l'augmentation des eaux pluviales générées impactera le niveau d'eau de certains waterways ainsi que le débit de rejet en aval vers les bassins W7 et B2.

4.2.1.3 Eaux usées

Dans le cadre des projets, les eaux usées sont issues des sanitaires et des vestiaires. Ces eaux seront rejetées dans le réseau des eaux usées du site. Au regard de l'effectif prévu en situation projetée, la quantité d'eaux usées générée sur le site sera augmentée de 20 %. Les eaux usées du site seront rejetées dans le réseau

Toulouse Métropole avec lequel Airbus Operations SAS dispose d'une convention de rejet initiée par le projet A380 et qui est en cours de révision pour prendre en compte les modifications des activités du site.

4.2.1.4 Eaux d'extinction incendie

En cas d'incendie, des eaux d'extinction peuvent être générées. Elles correspondent aux moyens qui sont mis en œuvre sur l'ensemble du site (canons, lances, ...).



Quantité/ débit d'eaux pluviales rejetées dans le réseau de waterways augmentés
Qualité du rejet d'eaux pluviales non modifiée (conforme à l'arrêté préfectoral en vigueur)

4.2.2 La pollution de l'air

4.2.2.1 Caractérisation des émissions

4.2.2.1.1 En situation actuelle

En situation actuelle, les principales sources de pollutions atmosphériques du site sont :

- α des polluants atmosphériques (CO₂, COV) provenant des émissions engendrées par les essais moteurs des avions de type A380,
- α des polluants atmosphériques (COV) provenant des émissions engendrées par les essais avions de type A380,
- α des polluants atmosphériques (CO₂, NO_x, PM10) provenant des émissions engendrées par le trafic poids lourds lié au transport logistique,
- α des polluants atmosphériques (CO₂, NO_x, PM10) provenant des émissions engendrées par le trafic poids lourds lié au transport des déchets de la zone PADI vers le C15,
- α des polluants atmosphériques (CO₂) provenant des émissions engendrées par le trafic aérien lié au transport logistique depuis d'autres sites européens,
- α des polluants atmosphériques (CO₂, NO_x, PM10) provenant des émissions engendrées par le trafic de véhicules légers domicile-travail des salariés de Jean-Luc Lagardère,
- α les émissions (COV) liées à l'activité de peinture réalisée au sein du bâtiment L35,
- α les émissions (COV) liées à l'activité de peinture de petites pièces et au nettoyage des agrafes réalisée au sein du bâtiment L73,
- α les émissions (COV) liées à l'activité de retouche peinture au sein des halls avions (projet n°6),
- α les émissions (COV) liées aux activités d'assemblage réalisées au sein du hangar FAL (projet n°1).

4.2.2.1.2 En situation projetée

La montée en cadence du site sera à l'origine des rejets atmosphériques suivants :

- α des polluants atmosphériques (CO₂, NO_x, PM10) provenant des émissions engendrées par le trafic poids lourds lié au transport logistique,
- α des polluants atmosphériques (CO₂) provenant des émissions engendrées par le trafic aérien lié au transport logistique depuis d'autres sites européens,
- α des polluants atmosphériques (CO₂, NO_x, PM10) provenant des émissions engendrées par le trafic poids lourds lié au transport des déchets de la zone PADI vers le C15,
- α des polluants atmosphériques (CO₂, NO_x, PM10) provenant des émissions engendrées par le trafic de véhicules légers domicile-travail des salariés de Jean-Luc Lagardère,

- α des polluants atmosphériques (CO₂, COV) provenant des émissions engendrées par les essais moteurs des avions de type A321,
- α des polluants atmosphériques (CO₂, COV) provenant des émissions engendrées par les essais avions de type A321,
- α des polluants atmosphériques (COV) liés à l'activité de retouche peinture au sein des halls avions et aux opérations de dégazage des réservoirs avions (projet n°6). Les activités de nettoyage des agrafes (L73) et les activités de nettoyage, dégraissage à l'aide de lingettes sur les lignes d'assemblage ainsi qu'au niveau des bâtiments L13, L16, L18, L32, L33 et L34 seront également à l'origine de rejets de COV.

4.2.2.2 Synthèse des émissions atmosphériques

Ainsi, en phase d'exploitation, les seuls rejets engendrés par les activités du site seront composés :

- α De dioxyde de carbone (CO₂),
- α D'oxydes d'azote (NOx),
- α Des Composés Organiques Volatils (COV),
- α De particules fines (PM10).

La synthèse des émissions atmosphériques de CO₂, NOx, PM10 et COV en situation actuelle et projetée est présentée ci-dessous.

Source	CO2 (tCO2 eq)		NOx (t)		PM10 (t)		COV (t)	
	Actuel	Futur	Actuel	Futur	Actuel	Futur	Actuel	Futur
Trafic PL (logistique)	64,7	199,4	0,021	0,066	2,88E-04	8,66E-04	/	/
Trafic VL (domicile-travail)	3851,8	6562,6	0,51	0,868	2,44E-04	4,16E-04	/	/
Trafic aérien (logistique)	5906,6	23 187	/	/s	/	/	/	/
Trafic logistique piste	525,7	23,3	/	/	/	/	/	/
Trafic transport des déchets	0,624	3,104	6,62E-04	3,29E-03	8,85E-07	4,40E-06	/	/
Essais moteurs avions	1678	9 953,9	/	/	/	/	/	/
Essais avions	/	/	/	/	/	/	5,42	1,783
Opérations de dégazage	/	/	/	/	/	/	0,0392	0,0392
Peinture/nettoyage agrafes/assemblages	/	/	/	/	/	/	7,035	35,176
Total	10349,42	39929,30	0,53	0,94	0,00	0,00	12,49	37,00

Tableau 12 : Synthèse des émissions atmosphériques en phase d'exploitation



Augmentation des rejets atmosphériques liés au trafic (salarié, logistique, transport des déchets)
 Augmentation des émissions liées aux essais avions A321 par rapport à la situation actuelle tout en restant en deçà des émissions associées à l'A380

4.2.3 La pollution du sol, du sous-sol et des eaux souterraines

En fonctionnement normal, les projets ne seront à l'origine d'aucun rejet dans les sols et sous-sol.

La montée en cadence entraînera une imperméabilisation d'environ 173 000 m² sans modification des moyens de collecte et de traitement des eaux de ruissellement. Les projets ne seront pas de nature à impacter la qualité de ces eaux.



Absence d'impact attendu en phase d'exploitation

4.2.4 Le bruit et les vibrations

Les principales activités génératrices de bruit en fonctionnement normal sur le site seront les essais moteurs avions réalisés au sein de l'enceinte ERUF. Cette activité existe déjà.

Les aires avions A11 à A15 sont également utilisées pour la réalisation d'essais de mise en vol nécessitant la consommation de carburant. En situation actuelle, ces aires sont utilisées pour des essais sur des avions de type A380.

Le site est couvert par le Plan de Prévention du Bruit 2018-2023 de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, approuvé par l'arrêté préfectoral du 04 octobre 2022. Des mesures permettant de respecter les exigences seront mises en place.

Les activités prévues sur les projets ne mettent pas en œuvre d'équipements bruyants et ne nécessitent pas d'installation technique de production de chaleur ou de froid.

Les niveaux sonores générés par les installations projetées devront permettre de respecter les seuils admissibles en limites de propriété et au niveau des zones à émergence réglementée les plus proches, en fonction des niveaux sonores actuels.

Aucun équipement ou activité ne sera susceptible de générer des vibrations perceptibles au-delà des limites du site.



Emissions sonores attendues en phase exploitation (essais moteurs)

4.2.5 Le trafic routier

Le trafic qui sera généré par le fonctionnement du site (entrées/sorties) est exclusivement routier.

Les voies de circulation susceptibles d'être impactées par le trafic routier généré par le site sont principalement :

- α L'avenue d'AéroConstellation
- α La route de Cornebarrieu.

Le trafic relatif aux activités de Airbus Operations SAS est réparti de la façon suivante :

Flux	Nombre de véhicules
Trafic domicile-travail des salariés	Environ 4500/j

Flux	Nombre de véhicules
Véhicules lourds pour le trafic logistique vers le L80	7530/an en provenance de la zone Barquill 1004/an en provenance de CORLOG
Tracteur A321	Environ 720 essais par an (interne site)

Tableau 13 : Caractérisation du trafic généré par les activités projetées de Airbus Operations SAS



Augmentation du trafic salariés de 70% et augmentation du trafic PL logistique de 354 % limitée aux abords du site.

4.2.6 Autres nuisances

Les odeurs *Aucun équipement ou activité ne sera susceptible de générer des odeurs perceptibles au-delà des limites du site.*

Les émissions lumineuses *Les émissions lumineuses seront limitées à l'éclairage des accès aux bâtiments durant les horaires de fonctionnement de l'installation.
L'éclairage actuel du site sera complété au besoin.*

La chaleur *Aucun dégagement de chaleur ne sera susceptible d'atteindre le voisinage.*

Les radiations *Aucune radiation ne sera susceptible d'atteindre le voisinage.*

4.2.7 Sources d'atteinte de la biodiversité et du milieu naturel

En phase exploitation, les sources d'atteinte sont liées à la gestion des zones enherbées aux abords des aires de stockage d'aéronefs. Pour des raisons de sécurité, des fauches régulières sont organisées.



Fauches régulières organisées pour des raisons de sécurité

4.2.8 Les déchets produits

4.2.8.1 Nature, origine et quantité

Les activités de Airbus Operations SAS génèreront des déchets de différentes natures.

Les principaux déchets générés seront les suivants :

- α Déchets Non Dangereux (DND) : déchets ménagers (réfectoire, bureaux, vestiaires, ...), papier, carton, déchets alimentaires, gobelets plastiques, ferrailles, bidons de savon vides.

Situation actuelle

363,6 t



Situation future

1818 t

- α Déchets Dangereux (DD) : boues de peintures, eaux hydrocarburées, carburants usagés, batteries acides, extincteurs avions, solvants non chlorés, etc...

Situation actuelle

41.4 t



Situation future

207 t

Le projet de montée en cadence du site entraînera une augmentation proportionnelle de la quantité de déchets générées par les activités de Airbus Operations SAS.

En situation actuelle, les déchets du site Saint-Eloi Satellite sont directement transférés au bâtiment C15. Cette situation ne sera pas modifiée avec la fusion du site de Saint-Eloi Satellite et le site de Jean-Luc-Lagardère.

En situation projetée, les déchets générés seront de même nature qu'en situation actuelle.

4.2.8.2 Elimination et valorisation des déchets

L'ensemble des déchets générés sur le site Jean-Luc Lagardère transitent par la zone PADI au nord du site avant d'être acheminés vers d'autres sites selon leur nature :

- α Les déchets dangereux seront acheminés vers le C15 sur le site de Clément Ader.

- α Les déchets non dangereux pourront être acheminés vers les sites suivants :

- ⇒ Site SUEZ à Plaisance-du-Touch ;
- ⇒ Le C15 sur le site Clément Ader ;
- ⇒ Le site DERICHBOURG à Colomiers ;
- ⇒ Le site MARIA à Portet-sur-Garonne.

En situation projetée, la zone PADI sera aménagée pour prendre en compte la montée en cadence du site. Ainsi la capacité d'accueil de déchets de cette zone passera de 30 tonnes en situation actuelle à 40 tonnes en situation projetée. Cette augmentation de la capacité d'accueil s'accompagnera d'une augmentation des cadences de collecte des déchets et de leur acheminement vers les sites de collectes et de traitement.

La montée en cadence du site ne modifiera pas les filières de traitement identifiées en situation actuelle. Il s'agit des filières suivantes :

- ⇒ Recyclage ou récupération des métaux et des composés métalliques, matières organiques,
- ⇒ Régénération ou autres réemplois des huiles
- ⇒ Récupération ou régénération des solvants.
- ⇒ Traitement physico-chimique
- ⇒ Incinération (sans récupération d'énergie) limitée aux émulseurs
- ⇒ Utilisation principale comme combustible ou autre moyen de produire de l'énergie,



Augmentation significative des déchets produits/ orientation vers exutoires connus, maîtrisés et autorisés

4.2.9 Patrimoine culturel et archéologique

Aucun monument ou site classé n'est localisé au droit du site Jean-Luc Lagardère.

Dès lors, en phase d'exploitation, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine culturel.



Absence d'impact attendu en phase d'exploitation

4.2.10 Paysage

En phase d'exploitation, le Schéma Directeur Industriel n'est pas susceptible de porter atteinte au paysage existant. Les hauteurs du bâtiment L80 (projet n°25), des halls avions (projet n°6), du hangar L34bis (projet n°9), du hangar métallo-textile L86 (projet n°19) et l'agrandissement du bâtiment L03B (projet n°24) seront inférieures à celle du hangar FAL existant initialement construit pour accueillir des avions A380 dont la hauteur est bien plus importante que les autres avions de la gamme SA ou WB.



Absence d'impact attendu en phase d'exploitation

4.3 SYNTHÈSE DES POLLUTIONS ET NUISANCES IDENTIFIÉES

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des pollutions et des nuisances potentielles attendus en phase d'aménagement (en bleu) et en phase d'exploitation (en vert).

Thématiques	Facteurs concernés	Importances des pollutions et nuisances potentielles attendues sur l'environnement avec le projet
Terres, sol, eau, air, climat	Terres	⇒ Pollution potentielle des travaux faible ⇒ Volume de terres d'environ 569 000 m ³ à évacuer du site (300 000 m ³ de terres stockées au niveau de la butte et 269 000 m ³ de terres excavées liées aux opérations de terrassement)
	Sols, sous-sols	⇒ Pollution potentielle faible lors de la phase travaux (pollution accidentelle) ⇒ Absence d'impact attendu en phase d'exploitation
	Eaux superficielles	Ressource en eau : ⇒ Augmentation de la consommation d'eau du site (tout en restant en-deçà des prélèvements autorisés par l'arrêté préfectoral en vigueur) Atteinte : ⇒ Rejet des eaux d'exhaure dans les eaux superficielles en phase chantier ⇒ Quantité/ débit d'eaux pluviales rejetées dans le réseau de waterways augmentés ⇒ Qualité du rejet d'eaux pluviales non modifiée (conforme à l'arrêté préfectoral en vigueur)
	Eaux souterraines	⇒ 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 pour un prélèvement total de l'ordre de 495 000 m ³ . Ces eaux seront rejetées dans le réseau de waterways après décantation au moyen des bassins créés au niveau des projets durant la phase chantier. ⇒ Compte tenu des matières mises en œuvre, absence d'impact attendu en phase d'exploitation
	Air / climat	⇒ Phase chantier : mouvements de camions liés à l'excavation des terres ⇒ Augmentation des rejets atmosphériques liés au trafic salarié, au trafic logistique et au trafic de transport des déchets. ⇒ Augmentation des émissions liées aux essais avions A321 par rapport à la situation actuelle tout en restant en deçà des émissions associées à l'A380

Population et santé humaine	Population et Santé humaine	⇒ Absence de dégradation de la qualité de l'air attendue lors de la phase chantier, nuisances potentielles attendues ⇒ Absence de dégradation de la qualité de l'air attendue lors de la phase d'exploitation, nuisances potentielles attendues (essais moteurs)
	Bruit et vibrations	⇒ Emissions sonores attendues en phase chantier ⇒ Emissions sonores attendues en phase exploitation (essais moteurs)
Biens matériels, patrimoine culturel et paysage	Trafic	⇒ En phase chantier, l'évacuation des terres entraînera un trafic de 40 véhicules lourds par jour durant la période 2024-2027 ⇒ En phase d'exploitation, augmentation du trafic salariés de 70% et augmentation du trafic PL logistique de 354 %. Toutefois, les trajets logistiques sont très localisés autour du site.
	Patrimoine culturel et archéologique	⇒ Absence d'atteinte – aucun monument ou site à proximité ⇒ Archéologie : pas de prescription archéologique préventive
	Paysage	⇒ Absence d'atteinte en raison d'une hauteur des bâtiments futurs inférieure à celle des bâtiments existants

Tableau 14 : Synthèse des pollutions et nuisances identifiées

5. SYNTHÈSE DES IMPACTS DU PROJET ET DES MESURES MISES EN OEUVRE

Le tableau ci-après constitue une synthèse des impacts du projet d'aménagement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) envisagées tout au long du projet (pendant les phases de travaux et d'exploitation) et des dépenses estimées qui leur sont associées.

Les 4 niveaux d'impacts présentés sont les suivants :

Pas d'impact
Impact faible
Impact modéré
Impact fort

Le coût des mesures d'évitement, de réduction et de compensation a été défini à titre indicatif :

- α € (10 000 - 100 000 euros) ;
- α €€ (100 000 - 500 000 euros) ;
- α €€€ (500 000 - 1 000 000 euros).

L'ensemble des mesures seront portés par Airbus Opérations SAS, à l'exception des mesures en **gras qui seront portées par l'AFUL**.

Thèmes	Etapas									
	Identification facteurs et sensibilité (Synthèse du chapitre 3)	Risques d'impact (Synthèse du chapitre 4)	Evaluation de l'impact avant application des mesures	Mesures d'évitement (E) (voir liste après tableau)	Evaluation de l'impact après évitement	Mesures de réduction (R) (voir liste après tableau)	Evaluation de l'impact des impacts résiduels	Mesures de compensation (C) (voir liste après tableau)	Estimation des dépenses correspondantes	Conclusion de l'impact final
Population et santé humaine	Population, Santé humaine et bruit	Nuisances phase chantier Nuisances phase exploitation (essais moteurs)	Impact faible à modéré	Pas de mesure d'évitement possible	Impact faible à modéré	Mesure existante zone ERUF	Impact négligeable	Pas nécessaires	-	Impact négligeable
Biodiversité	Espaces et sites naturels	Pollution accidentelle en phase chantier	Impact faible	Pas nécessaires	Impact faible	Mesure R12	Impact négligeable	Pas nécessaires	-	Impact négligeable
	Faune	Destruction de zone de reproduction et d'alimentation d'espèces protégées par la création de surfaces imperméabilisées.	Impact fort	Mesure E1	Impact fort	Mesures R1, R4, R5, R6, R7, R8, R13,	Impact fort	Compensation de 52,8 ha pour les milieux ouverts et semi-ouverts liés aux impacts directs et indirects	€€€	Impact négligeable
	Flore	Destruction de la Rose de France et le Trèfle écailleux par la création de surfaces imperméabilisées.	Impact fort	Mesures E1 et E2	Impact fort	Mesures R2, R3, R4, R9, R10, R11, R12, R13,	Impact fort	Compensation de 0,49 ha pour le Trèfle écailleux	€€€	Impact négligeable
	Continuités écologiques	Pas d'impact attendu sur les corridors écologiques	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	-	Impact négligeable
Terres, sol, eau, air	Terres	En phase travaux, les projets nécessiteront des opérations de terrassement pour un volume de terres d'environ 569 000 m³.	Impact faible	Dans le cadre des opérations de terrassement, une partie des terres sera réutilisée au niveau des zones projets	Impact faible	Pas de mesures de réduction possibles	Impact faible	Pas de mesures de compensation possibles	€	Impact faible
	Sols, sous-sols et eaux souterraines	Compte tenu des matières mises en œuvre => Absence d'impact potentiel sur les eaux souterraines durant la phase d'exploitation. Compte tenu du volume prélevé dans les eaux souterraines durant la phase travaux (495 000 m3) sur la période 2024-2027 => impact faible sur la qualité et la quantité	Impact faible	Mise en place de mesures de suivi des rejets conformément à l'arrêté du 11/09/03 concernant la rubrique 1.3.1.0 de la nomenclature IOTA	Impact faible	Mise en place de mesures de suivi des prélèvements conformément à l'arrêté du 11/09/03 concernant la rubrique 1.3.1.0 de la nomenclature IOTA Mesure R12	Impact négligeable	Pas nécessaires	€	Impact négligeable

Thèmes	Etapas									
	Identification facteurs et sensibilité (Synthèse du chapitre 3)	Risques d'impact (Synthèse du chapitre 4)	Evaluation de l'impact avant application des mesures	Mesures d'évitement (E) (voir liste après tableau)	Evaluation de l'impact après évitement	Mesures de réduction (R) (voir liste après tableau)	Evaluation de l'impact des impacts résiduels	Mesures de compensation (C) (voir liste après tableau)	Estimation des dépenses correspondantes	Conclusion de l'impact final
Eau superficielle	des eaux souterraines en phase travaux Pollution accidentelle en phase travaux									
	Augmentation de la consommation en eau (tout en restant en-deçà des prélèvements autorisés par l'arrêté préfectoral en vigueur)	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	-	Impact négligeable	
	Rejet des eaux d'exhaure Impact sur les niveaux d'eaux dans les waterways et sur le débit en sortie des branches Ouest et Est	Impact modéré	Pas de mesures d'évitement possibles	Impact modéré	Pas de mesures de réduction possibles	Impact modéré	Mise en œuvre d'ouvrages de régulation sur les branches Est et Ouest	€€	Impact négligeable	
Air/Climat	En phase chantier les rejets atmosphériques (CO2, NOx et particules fines) liés au trafic poids lourds pour l'évacuation des terres excavées vers un centre de traitement adapté. En phase d'exploitation, les rejets atmosphériques (CO2, NOx et particules fines) liés au trafic salariés et logistique seront augmentés. Augmentation des émissions liées aux essais avions A321 par rapport à la situation actuelle tout en restant en deçà des émissions associées à l'A380	Impact faible	Pas de mesures d'évitement possibles	Impact faible	Mesures visant à augmenter le nombre de salariés venant à vélo. Mesure visant à améliorer les accès au site en transport en commun. Organisation de la chaîne logistique au plus près de la chaîne d'assemblage Mise en place de la démarche high5+ Utilisation d'électricité décarbonée Utilisation d'un réseau de chaleur	Impact négligeable	/	€	Impact négligeable	

Thèmes	Etapas									
	Identification facteurs et sensibilité (Synthèse du chapitre 3)	Risques d'impact (Synthèse du chapitre 4)	Evaluation de l'impact avant application des mesures	Mesures d'évitement (E) (voir liste après tableau)	Evaluation de l'impact après évitement	Mesures de réduction (R) (voir liste après tableau)	Evaluation de l'impact des impacts résiduels	Mesures de compensation (C) (voir liste après tableau)	Estimation des dépenses correspondantes	Conclusion de l'impact final
						biomasse pour le chauffage des bâtiments				
Biens matériels, patrimoine culturel et paysage	Biens matériels	Pas d'impact sur les biens matériels	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	-	Impact négligeable
	Patrimoine culturel et archéologique et paysage	Pas d'impact attendu sur le patrimoine culturel et archéologique et paysage	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	-	Impact négligeable

Tableau 15 : Tableau de synthèse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) prévues et les estimations des dépenses correspondantes

La liste des mesures d'évitement, réduction, accompagnement et compensation sont reprises dans les tableaux ci-dessous. Le chapitre 8 de l'étude d'impact PJ4 présente ces mesures de façon détaillée.

Liste des mesures d'évitement

Phase étude/ conception	E1 : Evitement d'un biotope remarquable E2 : Evitement de la Crassule Mousse
Phase aménagement	MR2 : mesures d'évitement et de réduction des zones humides
Phase exploitation	Préservation de la qualité des eaux souterraines et superficielles

Liste des mesures de réduction

Phase étude/ conception	Maîtrise des pollutions Maîtrise des nuisances sonores Maîtrise de la consommation énergétique Maitrise des effets sur le paysage R1 : Sécurisation du réseau pluvial pour la petite faune R2 : Réduction d'emprise sur les zones humides R3 : Réduction d'emprise sur le Trèfle écailleux R4 : Cahier des Prescriptions Environnementales (CRPE)
Phase aménagement	Mesures de limitation de la pollution de l'eau et des sols Mesures de limitation de pollution de l'air Mesures de limitation d'émission de nuisances Mesures de limitation des déchets produits R5 : Adaptation des périodes pour le dégagement des emprises (dévégétalisation) R6 : Non attractivité des zones chantier pour la petite faune R7 : Mise en place de clôtures provisoires contre la petite faune R8 : Sauvetage et déplacement d'individus d'espèces protégées en phase chantier R9 : Mise en défens des stations de flore protégées R10 : Veille et lutte contre les PEE R11 : Récupération et stockage de la terre végétale R12 : Charte de chantier vert
Phase exploitation	Maîtrise des nuisances sonores Maîtrise des pollutions accidentelles Maitrise des émissions/consommations Maitrise des effets en lien avec la Stratégie Nationale Bas Carbone Maitrise des effets liés au trafic R13 : Plan d'entretien des espaces verts et sanctuarisation d'une zone de biodiversité

Liste des mesures d'accompagnement

Phase aménagement	MA1 : Translocation du Trèfle écailleux
-------------------	---

Liste des mesures de compensation

Phase aménagement	<p>Restauration d'un habitat favorable au Trèfle écailleux par débroussaillage et mise en place d'une gestion adéquate sur 30 ans</p> <p>Restauration d'habitats favorable aux oiseaux des milieux ouverts et gestion adéquate sur 30 ans :</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Conversion de 10 ha d'un ancien site d'agroforesterie conventionnelle en couvert ⇒ Conversion d'une exploitation grande culture conventionnelle en prairie biologique (43 ha) sur les communes Le Castera/Menville (31) herbacé géré par fauche et/ou pâturage
Phase exploitation	<p>Maîtrise des effets sur les eaux superficielles</p> <p>Ouvrages de régulation du débit de rejets des eaux pluviales</p>

Au regard des projets, les principaux impacts concernent la biodiversité, la gestion des terres excavées, les eaux souterraines et superficielles.

Concernant les aspects relatifs aux terres excavées et aux eaux souterraines, la mise en place de mesures d'évitement durant la phase chantier permet de rendre ces impacts faibles à négligeables. De même, la mise en place d'ouvrages de régulation sur les branches Est et Ouest du réseau de waterways permet de rendre négligeable les impacts sur les eaux superficielles.

Concernant les aspects biodiversité, malgré la mise en place de mesures d'évitement et de réduction durant la phase chantier et la phase d'exploitation, les impacts restent forts sur certaines espèces. Dès lors, la mise en place de mesures de compensation pour les impacts directs et indirects s'avère nécessaire. Ces aspects sont traités au sein d'un Dossier Espèces Protégées.

6. LES MODALITES DE SUIVI DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION PROPOSEES

6.1 SURVEILLANCE EN PHASE D'AMENAGEMENT

6.1.1 Suivi des mesures de limitations des impacts sur la biodiversité

Compte tenu des mesures préconisées concernant la période de réalisation des travaux, un suivi de chantier sera réalisé durant cette phase pour la mise en place et le suivi des mesures de réduction.

Chaque visite fera l'objet d'un compte rendu relatant les observations réalisées. Une synthèse trimestrielle puis annuelle sera réalisée pour envoi aux services instructeurs.

6.1.2 Suivi des mesures de limitations sur l'impact des déchets/évacuation des terres

Airbus Operations SAS et le Maître d'Œuvre s'assureront également qu'une gestion des déchets optimisée a été mise en place par les entreprises intervenant sur le chantier. Le suivi sera réalisé grâce à la consultation du registre des déchets via les bordereaux de suivi des déchets en lien avec le registre national. L'envoi des déchets vers des filières approuvées sera notamment vérifié.

6.1.3 Suivi des mesures de limitation de la pollution de l'eau et des sols

Une surveillance de la phase d'aménagement par Airbus Operations SAS sera mise en place. Elle permettra de s'assurer du respect du cahier des charges et de l'absence de pollution du milieu naturel.

Concernant les aspects liés aux opérations de rabattement de nappe, la surveillance des prélèvements et des rejets sera conforme aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 11 septembre 2003 relatif à la rubrique 1.3.1.0 de la nomenclature IOTA.

Avant rejet des eaux dans les waterways : décantation au moyen des bassins prévus, vérification de volume et contrôle de pollutions éventuelles.

6.2 SURVEILLANCE ET ENTRETIEN – EN PHASE EXPLOITATION

6.2.1 Suivi des mesures de limitation de la pollution de l'eau et des sols

Les séparateurs d'hydrocarbures seront contrôlés et entretenus régulièrement.

Les piézomètres permettront un suivi de la qualité des eaux souterraines afin de vérifier l'absence de pollution de la nappe. Les analyses seront réalisées deux fois par an.

Les eaux de ruissellement seront également analysées deux fois par an pour contrôler les pH, la conductivité, la température, les matières en suspension, la Demande Chimique en Oxygène, et l'indice hydrocarbures.

6.2.2 Suivi des mesures de limitations des impacts sur la biodiversité

Compte tenu des mesures préconisées concernant la période de réalisation des travaux, un suivi de la faune, de la flore sera réalisé en phase d'exploitation ainsi qu'un contrôle de la flore exotique envahissante. L'ensemble des mesures sont présentées au sein du Dossier Espèces Protégées.

Ce suivi sera réalisé sur les deux premières années suivant la fin des phases en interaction avec les zones sensibles et à l'enjeu de conservation identifiées dans le diagnostic.

Les modalités du suivi seront transmises pour validation à la DREAL et les comptes rendus annuels seront transmis aux services de l'Etat.

6.2.3 Surveillance et entretiens des ouvrages de gestion des eaux pluviales

La responsabilité de l'entretien des ouvrages (waterways, ouvrages de régulation...) incombe à l'AFUL au sein de son périmètre.

6.2.3.1 Voirie – Réseaux

Afin d'optimiser l'efficacité des ouvrages et de garantir la sécurité du site, les réseaux d'eaux pluviales feront l'objet d'un entretien régulier :

- α dégager les matériaux flottants et encombrants retenus ;
- α prévenir et lutter contre la corrosion ;
- α curer les avaloirs et grilles en amont.

6.2.3.2 Waterways et ouvrages annexes

Une attention particulière sera portée à l'accessibilité aux ouvrages et leur surveillance vis-à-vis du risque d'obstruction des exutoires :

- α contrôle et curage régulier des ouvrages de régulation/surverse/sortie ;
- α tonte ou fauche annuelle des waterways et de leurs abords ;
- α une visite de contrôle de l'ensemble des ouvrages constituant le système de gestion des eaux (réseau, waterways, surverses...) sera effectuée à une fréquence au moins semestrielle et après chaque événement pluvieux d'occurrence égale ou supérieure à une pluie 20 ans. Au besoin, des interventions d'entretien seront pratiquées ;
- α manœuvre à chaque visite de contrôle des ouvrages de régulation afin d'éviter l'envasement et le blocage.

6.2.3.3 Pollution accidentelle

En cas de pollution accidentelle, les résidus ainsi que les éventuelles parcelles contaminées présents dans les waterways seront curés dans les plus brefs délais, puis éliminés après analyses dans des installations de stockage de déchets agréées et adaptées. Les installations seront ensuite remises en état.

6.2.3.4 Justificatifs d'entretien

Les justificatifs d'entretien devront être conservés afin d'attester du bon entretien des réseaux et de leurs ouvrages associés. Le propriétaire doit pouvoir fournir, au besoin, un carnet de suivi à chaque contrôle des services de l'Etat. Ce dernier doit permettre de retracer pour les cinq dernières années écoulées l'historique des interventions et le devenir des déchets produits par les ouvrages de gestion (filrière d'élimination selon la nature des déchets...).

6.3 PLAN D'INTERVENTION EN CAS DE POLLUTION ACCIDENTELLE EN PHASE TRAVAUX

Un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle sera élaboré.

Dans l'hypothèse d'un déversement accidentel de matières dangereuses, certaines opérations devront pouvoir être déclenchées dans l'urgence et selon l'enchaînement suivant :

- α Contenir la pollution par des moyens simples (bâches, sacs de sables, kit anti-pollution...),
- α Récupérer les quantités non encore déversées : redressement de la citerne...,
- α Évacuer les polluants par une entreprise spécialisée : la récupération des polluants déversés doit être opérée par écopage ou pompage, avant de les éliminer dans les conditions conformes aux réglementations en vigueur.

7. CONCLUSION

Dans le cas présent, l'état initial a montré que les milieux susceptibles d'être impactés par les installations du site sont peu sensibles, compte tenu de son implantation en zone industrielle fortement artificialisée et anthropisée. Le milieu naturel (biodiversité du site) a été caractérisé à la suite des inventaires réalisés par ECOTONE débutés en 2021 et terminés en septembre 2023. Ces inventaires ont permis de déterminer que la **sensibilité du site est globalement faible mais que les impacts bruts du SDI** seront fort concernant les aspects biodiversité.

A l'issue de la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction durant la phase chantier et d'exploitation, **les impacts sur la biodiversité restent forts. Des mesures de compensation sont proposées.**

Le projet entraînera une augmentation du trafic routier en phase d'exploitation en lien avec le trafic salarié et le trafic logistique. **Cette augmentation du trafic est considérée comme négligeable au regard du trafic existant sur les axes routiers à proximité du projet.** En phase chantier, l'évacuation des terres excavées lors des opérations de terrassement vers un centre de traitement sera à l'origine d'un trafic supplémentaire.

Le trafic engendré durant cette période est considéré comme négligeable au regard du trafic existant sur les axes routiers à proximité du site.

Les imperméabilisations liées aux projets auront des impacts sur le volume d'eaux pluviales rejetées dans le réseau de waterways. Les aménagements prévus dans les waterways (mise en place d'ouvrages de régulation sur les branches Est et Ouest du réseau) par l'AFUL permettront de ne pas modifier les débits à l'aval du site de Jean-Luc Lagardère. **Dès lors, les impacts sur les eaux superficielles sont considérés comme négligeables.**

Les projets nécessiteront la mise en œuvre de rabattement de nappe durant la phase chantier. Au regard de l'état quantitatif de la masse d'eau souterraine, les impacts sont considérés comme faibles. Dès lors, la mise en œuvre de mesures de suivi de ces opérations conformément à l'arrêté ministériel en vigueur permet de considérer **ces impacts comme négligeables.**

En phase d'exploitation, les activités du site seront à l'origine de rejets atmosphériques (CO₂, NO_x, particules fines et COV). Au vu des quantités émises et de la localisation des habitations les plus proches du site, **les impacts sur la qualité de l'air et la santé humaine sont considérés comme faibles.**

L'impact sur les ressources naturelles est négligeable **car utilisé de façon rationnelle sur les installations.**

En conclusion, l'aménagement du site dans le cadre des projets entraînera des impacts sur la biodiversité nécessitant la mise en place de mesures d'évitement, de réduction et de compensation définies au sein d'une Dérogation Espèces Protégées.

L'analyse des autres impacts engendrés par les projets démontre des impacts finaux considérés faible à négligeable.

Les activités et installations du site après projet seront exploitées et surveillées de manière à réduire les émissions et les nuisances et rendre ainsi compatibles ses activités industrielles avec son environnement.



24 avenue Georges Brassens / 31000 Blagnac
ALPHARE-FASIS
+ 33 (0) 5 34 36 88 22

info@alphare-fasis.fr – www.alphare-fasis.fr