

Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale

Annexe PJ4.15 : Description détaillée des projets du SDI

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

Ce document comporte 74 pages

2	12/03/2025	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

SOMMAIRE

1. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 25 : EXTENSION DU L80	6
1.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	6
1.1.1 <i>Situation actuelle</i>	6
1.1.2 <i>Situation projetée</i>	7
1.2 DESCRIPTION DES FLUX ASSOCIES AU PROJET	8
1.2.1 <i>Flux logistiques entrant au L80</i>	8
1.2.2 <i>Flux logistiques sortant du L80</i>	9
1.3 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	10
2. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 25BIS : AGRANDISSEMENT DE LA ZONE PARIF	11
2.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	11
2.1.1 <i>Situation actuelle</i>	11
2.1.2 <i>Situation projetée</i>	11
2.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	12
3. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 1 : MODIFICATION HANGAR : SA.....	13
3.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	13
3.1.1 <i>Lignes d'assemblage</i>	14
3.1.2 <i>Description des flux associés au projet</i>	14
3.2 GROUPES DE PRODUCTION	14
3.3 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	14
4. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 16 : TRANSFORMATION DE 12 AIRES AVIONS A380 EN 24 AIRES AVIONS SA.....	15
4.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	15
4.1.1 <i>Situation actuelle</i>	15
4.1.1.1 Localisation des aires extérieures.....	15
4.1.1.2 Description des activités sur aires extérieures	15
4.1.2 <i>Situation projetée</i>	17
4.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	18
5. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 4 : ASM1 : POSITIONS AVIONS 5+3*WB (WIDE BODIES).....	19
5.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	19
5.1.1 <i>Situation actuelle</i>	19
5.1.2 <i>Situation projetée</i>	20
5.1.2.1 Description des activités.....	20
5.1.2.2 Description des aménagements	20
5.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	21
6. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 3 : ASM2 : REFECTION DE DEUX BANDES DE TAXIWAYS 6* WIDE BODIES	22
6.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	22
6.1.1 <i>Situation actuelle</i>	22
6.1.2 <i>Situation projetée</i>	23
6.1.2.1 Description des aménagements	23
6.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	23
7. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 2 : ASM3 : POSITIONS AVIONS 4+2*WB.....	24
7.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	24
7.1.1 <i>Situation actuelle</i>	24
7.1.2 <i>Situation projetée</i>	24
7.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	25
8. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 17 : ASM4 : POSITIONS AVIONS 9*SA (SINGLE AISLE) + NOUVEAU TAXIWAY	26

8.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	26
8.1.1	<i>Situation actuelle</i>	26
8.1.2	<i>Situation projetée</i>	26
8.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	27
9.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 10 : POSITION AVION SUR LES AIRES A5/A6/A7 POUR 3*WB OU 6*SA	28
9.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	28
9.1.1	<i>Situation actuelle</i>	28
9.1.2	<i>Situation projetée</i>	28
9.1.2.1	Description des opérations.....	28
9.1.2.2	Description des aménagements	29
9.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	30
10.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 14 : POSITION AVION STOCKAGE.....	31
10.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	31
10.1.1	<i>Situation actuelle</i>	31
10.1.2	<i>Situation projetée</i>	31
10.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	32
11.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 6 : HALLS AVIONS POUR LA REALISATION D'OPERATIONS SUR AERONEFS	33
11.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	33
11.1.1	<i>Situation actuelle</i>	33
11.1.2	<i>Situation projetée</i>	33
11.1.2.1	Aménagements en phase chantier	33
11.1.2.1.1	Base vie du chantier.....	33
11.1.2.1.2	Réseaux.....	34
11.1.2.1.3	Parcelles concernées par la phase chantier	35
11.1.2.2	Aménagements en phase d'exploitation	37
11.1.2.2.1	Description générale du projet	37
11.1.2.2.2	Descriptions détaillées des halls	38
11.1.2.2.3	Organisation des halls dédiés à la configuration client (Customer Line).....	39
11.1.2.2.4	Organisation des halls dédiés aux opérations de finalisation à des fins de mise en vol (VSM).....	39
11.1.2.2.5	Parcelles concernées par la phase d'exploitation	39
11.1.2.3	Opérations réalisées en phases d'exploitation	40
11.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	40
12.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 22 : CREATION DU HANGAR L34 BIS	42
12.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	42
12.1.1	<i>Situation actuelle</i>	42
12.1.2	<i>Situation projetée</i>	42
12.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	43
13.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 19 : CREATION D'UN HANGAR METALLO-TEXTILE L86	44
13.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	44
13.1.1	<i>Situation actuelle</i>	44
13.1.2	<i>Situation projetée</i>	44
13.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	45
14.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 9 : CREATION DE BATIMENTS DE BUREAUX (3*L14 ET 1*L17)	46
14.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	46
14.1.1	<i>Situation actuelle</i>	46
14.1.2	<i>Situation projetée</i>	46
14.1.2.1	Aménagements en phase chantier	46
14.1.2.1.1	Base vie du chantier	46
14.1.2.1.2	Réseaux.....	47
14.1.2.2	Aménagements en phase d'exploitation	48
14.1.2.2.1	Description générale du projet	48

14.1.2.2.2	Parcelles concernées par la phase d'exploitation	49
14.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET	51
15.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 13 : POSITION CAMPAGNE ESSAI ZEROE	52
15.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	52
15.1.1	<i>Situation actuelle de l'aire d'implantation</i>	<i>52</i>
15.1.2	<i>Situation projetée</i>	<i>52</i>
15.1.2.1	L'approvisionnement en LH2 par camion	54
15.1.2.1.1	Opération	54
15.1.2.1.2	Equipements	54
15.1.2.2	Le stockage de LH2	54
15.1.2.2.1	Fonctions	54
15.1.2.2.2	Opérations	55
15.1.2.2.3	Equipements	56
15.2	DESCRIPTION DES ZONES CONNEXES AUX OPERATIONS	57
15.2.1	<i>La salle de contrôle</i>	<i>57</i>
15.2.2	<i>Les locaux/zones techniques.....</i>	<i>57</i>
15.2.3	<i>Zone déchets.....</i>	<i>57</i>
15.3	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET	57
16.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 7 : ADAPTATION DU HANGAR L34 POUR LE PROJET ZEROE .	58
16.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	58
16.1.1	<i>Situation actuelle.....</i>	<i>58</i>
16.1.2	<i>Situation projetée</i>	<i>58</i>
16.1.2.1	Préparation de l'A380	58
16.1.2.2	Opérations en amont de l'entrée au sein du hangar	58
16.1.2.3	Equipements.....	59
16.1.2.4	Produits mis en œuvre.....	59
16.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET	59
17.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 15 : TRAVAUX COMPAS SINGLE AISLE.....	60
17.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	60
17.1.1	<i>Situation actuelle.....</i>	<i>60</i>
17.1.2	<i>Situation projetée</i>	<i>60</i>
17.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET	61
18.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 23 : AGRANDISSEMENT D'UNE ROUTE.....	62
18.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	62
18.1.1	<i>Situation actuelle.....</i>	<i>62</i>
18.1.2	<i>Situation projetée</i>	<i>62</i>
18.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET	64
19.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 21 : CREATION ROUTE PARKING P1	65
19.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	65
19.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET	65
20.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 5 : REFECTON DE TAXIWAYS ET MARQUAGES/CATADIOPTRÉS	66
20.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	66
20.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET	66
21.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 20 : CREATION D'UN PARKING SILO P76/P7	67
21.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	67
21.1.1	<i>Situation actuelle.....</i>	<i>67</i>
21.1.2	<i>Situation projetée</i>	<i>67</i>
21.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET	67
22.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 18 : AGRANDISSEMENT DE LA ZONE DE STOCKAGE DECHETS (PADI).68	

22.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	68
22.1.1	<i>Situation actuelle</i>	68
22.1.2	<i>Situation projetée</i>	68
22.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	70
23.	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 24 : APIC AGRANDISSEMENT SES L03B	71
23.1	DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES	71
23.1.1	<i>Situation actuelle</i>	71
23.1.2	<i>Situation projetée</i>	71
23.2	MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET.....	73

1. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 25 : EXTENSION DU L80

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet d'extension du L80.

Ce projet est lié à la montée en cadence de la ligne d'assemblage final.

1.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

1.1.1 Situation actuelle

Le bâtiment L80, situé au nord du site, est un bâtiment de 5 000 m² utilisé actuellement pour le stockage de pièces aéronef en provenance des hangars logistiques du Barquill (DAHER, Airlog 1 et Airlog 2), du site de Saint-Martin-du-Touch (M75), du site CORLOG (DAHER). Les tronçons et voilures arrivent par Beluga.

La localisation de ce bâtiment au sein du site est présentée ci-dessous.

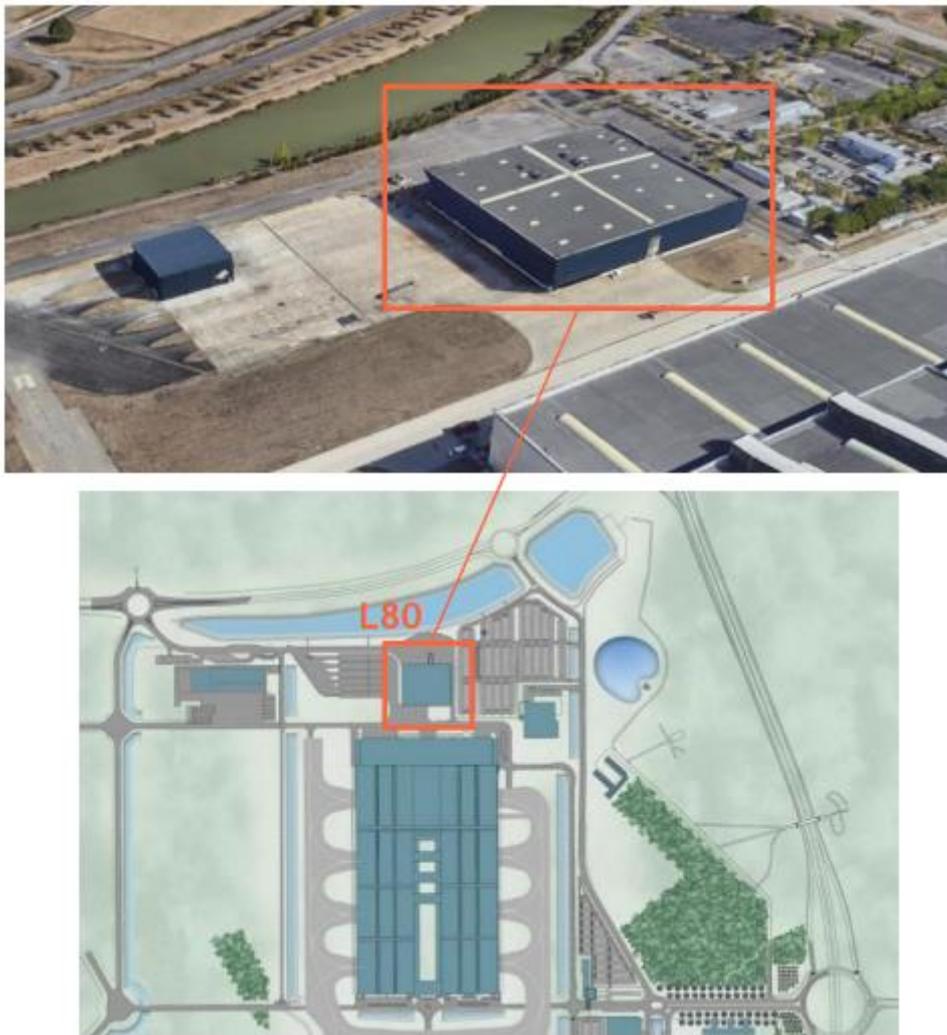


Figure 1 : Localisation du bâtiment L80 au sein du site Jean-Luc Lagardère

Les activités actuelles réalisées au sein du bâtiment sont détaillées ci-dessous :

1. Zone de déchargement des camions en provenance d'Airlog 1 et 2 et regroupement des pièces dans des chariots correspondant aux activités ;
2. Market Place : Stockage des pièces pour approvisionnement;
3. Atelier ;
4. Rack de stockage Logistique ;
5. Espace de stockage Logistique + Espace de recharge en Rdc et en rochelle R+1.



Figure 2 : Activités actuelles au sein du bâtiment L80

1.1.2 Situation projetée

Le projet du L80 consiste en une extension de 6 440 m² et une restructuration de certains espaces existants pour assurer les activités logistiques et de production en lien avec la montée en cadence du site. En situation projetée, le trafic logistique proviendra des sites Airlog, du site CORLOG et des transports par avions de type BELUGA.

Cette extension entraînera une imperméabilisation supplémentaire des sols de 900 m².

Les extensions du bâtiment prévues dans le cadre du projet sont présentées ci-dessous :

1. Zone de charge nord
2. Zone Cross Dock Sud
3. Zone de charge Sud
4. Noria (zone regroupant tous les chariots qui repartent et qui sont triés en fonction des destinataires)
5. Magasin logistique
6. Magasin logistique
7. Magasin logistique
8. Atelier
9. Bureaux logistiques

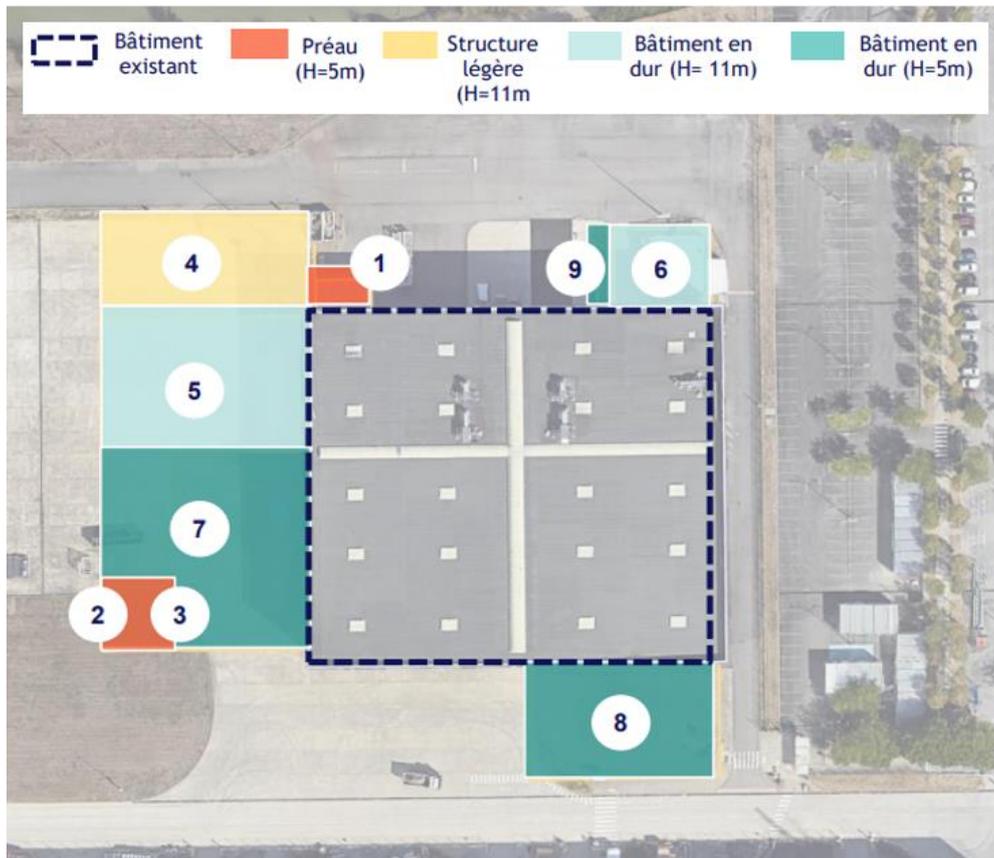


Figure 3 : Extensions prévues pour le projet du L80

1.2 DESCRIPTION DES FLUX ASSOCIES AU PROJET

1.2.1 Flux logistiques entrant au L80

Les flux logistiques entrant au niveau du bâtiment L80 sont présentés ci-dessous :

1. Flux logistique des grandes pièces avions et pièces: flux par camion semi-remorque depuis le poste de garde Nord jusqu'au Cross Dock (CD) L80 situé dans le Magasin et Manutention pour la livraison des pièces au MKP LP et MKP PA. Après livraison, les camions contournent le L80 par l'Est (sens

- unique) pour poursuivre leurs tournées de livraison aux Cross Dock L7X / L5X situés au niveau du hangar SA (projet 1) ;
2. Flux Grouping : flux par camion semi-remorque depuis le poste de garde Nord jusqu'au Cross Dock Sud L80 ;
 3. Flux 31 J : flux par chariot élévateur pour le transfert des protections / outillages depuis le 31J du L72 jusqu'au 31J du L80.

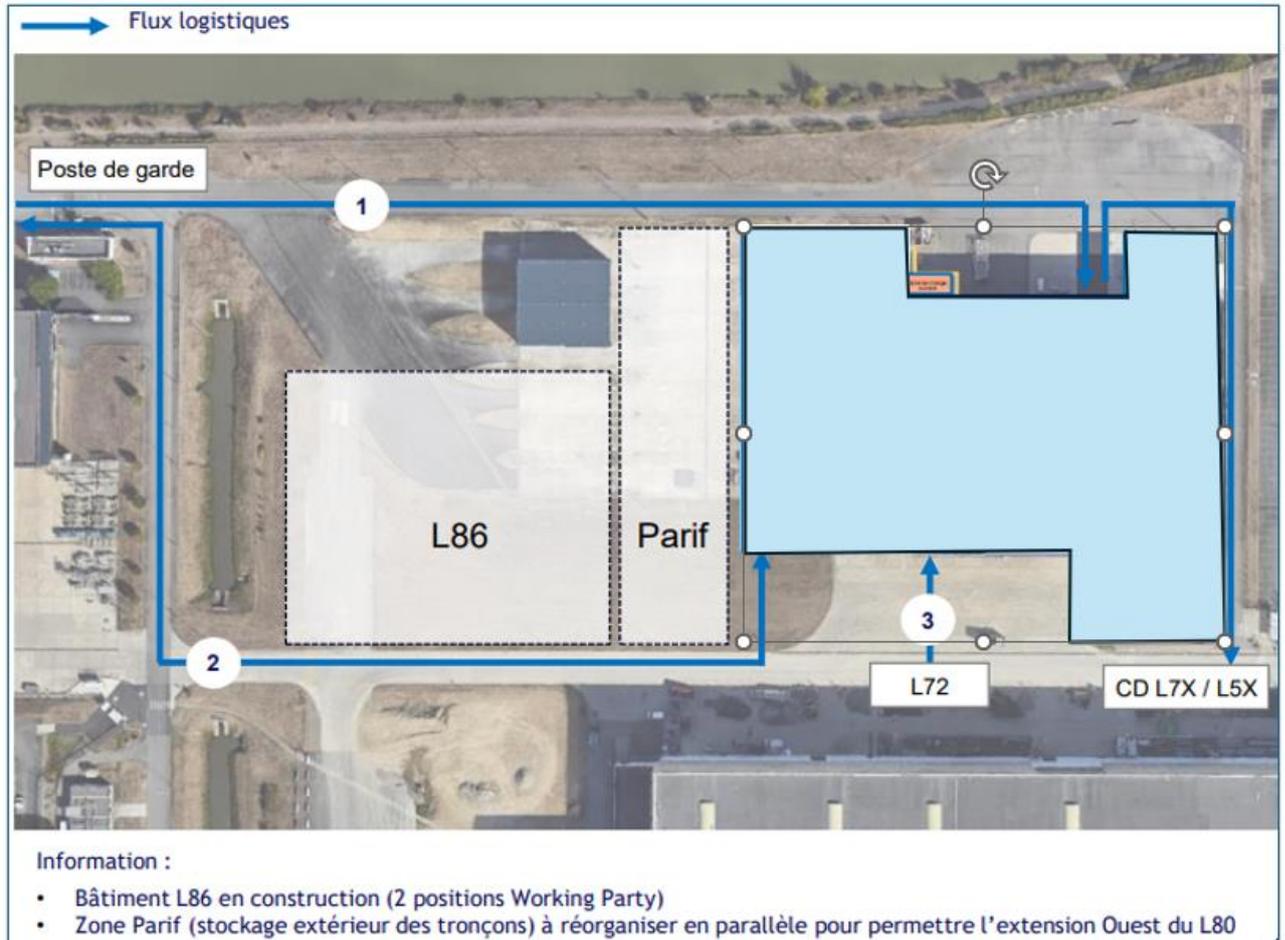


Figure 4 - Flux logistiques entrant au L80

1.2.2 Flux logistiques sortant du L80

Les flux logistiques sortant du bâtiment L80 sont présentés ci-dessous :

1. Flux Large Parts par camion : chargement par camion de certains Large Parts au Cross Dock L80 situé dans le magasin et livraison des pièces au Cross Dock L5X ;
2. Flux Large Parts & Atelier : transfert par chariot élévateur des Large Parts au L7X / L5X par la porte sectionnelle du L72/L73 ;
3. Flux 31J : flux par chariot élévateur pour le transfert des protections / outillages depuis le 31J du L80 jusqu'au 31J du L72 ;
4. Flux Grouping : chargement des chariots préparés au Grouping au niveau du Cross Dock Sud L80 pour livraison aux Cross Dock L7X et L5X.

Les flux sortants du bâtiment L80 vont en direction de la FAL A321 localisée au sud.

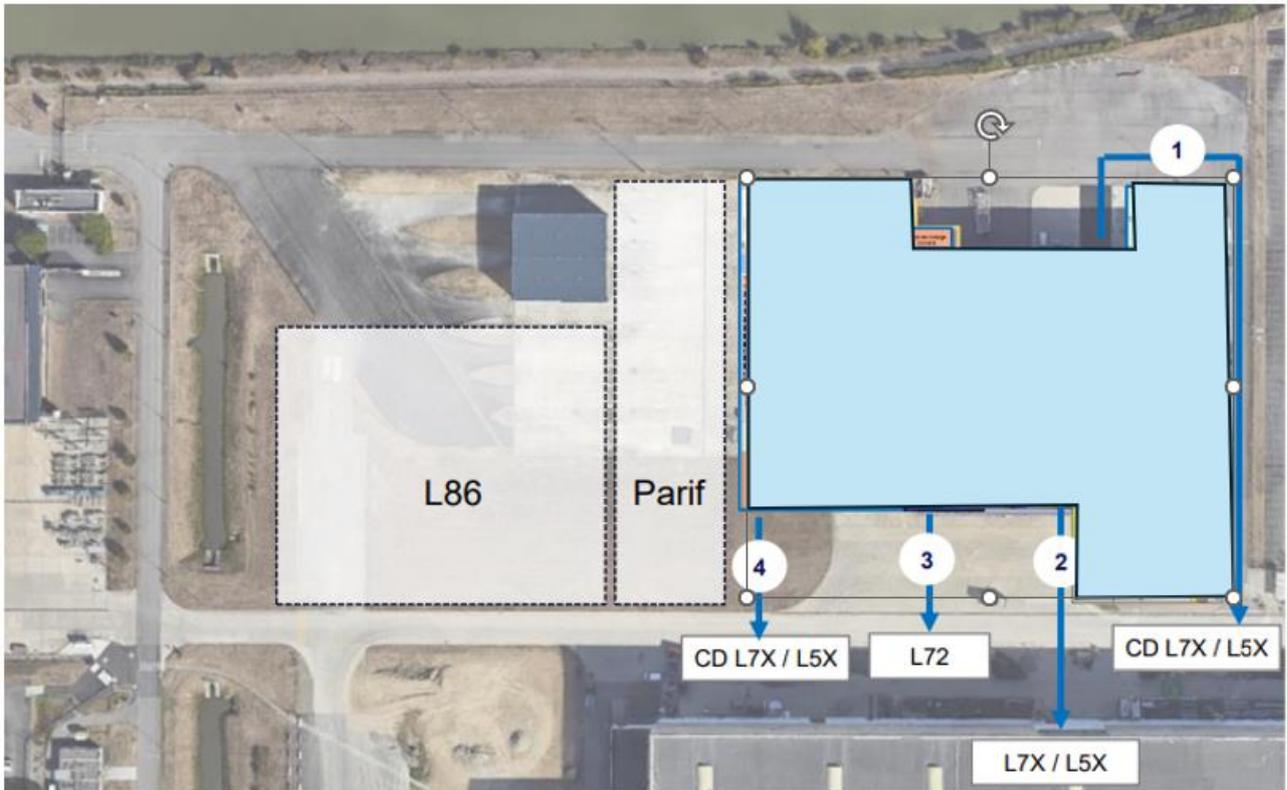


Figure 5 - Flux logistique sortant du L80

1.3 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Au regard des surfaces imperméabilisées, la réalisation de l’extension du bâtiment L80 entraînera un volume de déblais de 1 278 m³.

2. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 25BIS : AGRANDISSEMENT DE LA ZONE PARIF

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet d'agrandissement de la zone PARIF. Ce projet est lié à la montée en cadence de la ligne d'assemblage final.

2.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

2.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone PARIF localisée à proximité du bâtiment L80 est utilisée pour le stockage extérieur de pièces aéronef (tronçons, voitures, VTP et HTP) en provenance des hangars logistiques du C40. La localisation de cette zone est présentée ci-dessous.



Figure 6 : Localisation de la zone PARIF en situation actuelle

2.1.2 Situation projetée

En situation projetée, cette zone sera agrandie pour prendre en compte la montée en cadence du site. Cet agrandissement entraînera une imperméabilisation des sols de 1 400 m². En situation projetée, le trafic logistique proviendra uniquement du Barquill et du site CORLOG.

La zone en situation projetée est présentée ci-dessous.

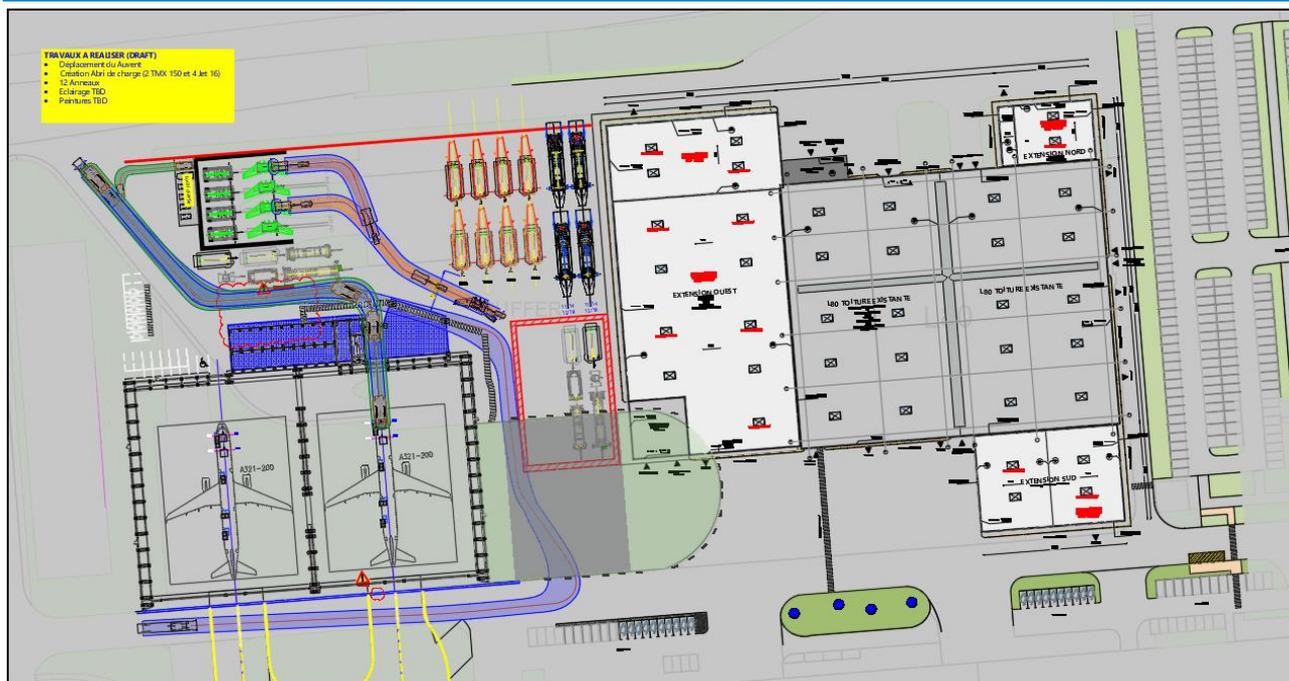


Figure 7 : Zone PARIF en situation projetée

Un local de charge d'une puissance de 81 kW sera aménagé.

2.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Au regard des surfaces imperméabilisées, la réalisation de l'agrandissement de la zone PARIF entraînera un volume de déblais de 1 987 m³.

3. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 1 : MODIFICATION HANGAR : SA

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de Modification Hangar : SA.

Ce projet est lié à la montée en cadence de la ligne d'assemblage final.

3.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

Au sein du site, l'arche (VSM) est utilisée pour la chaîne d'assemblage des aéronefs dont les pièces, réceptionnées au niveau du bâtiment L80. La localisation de cette arche au sein du site est présentée ci-dessous.

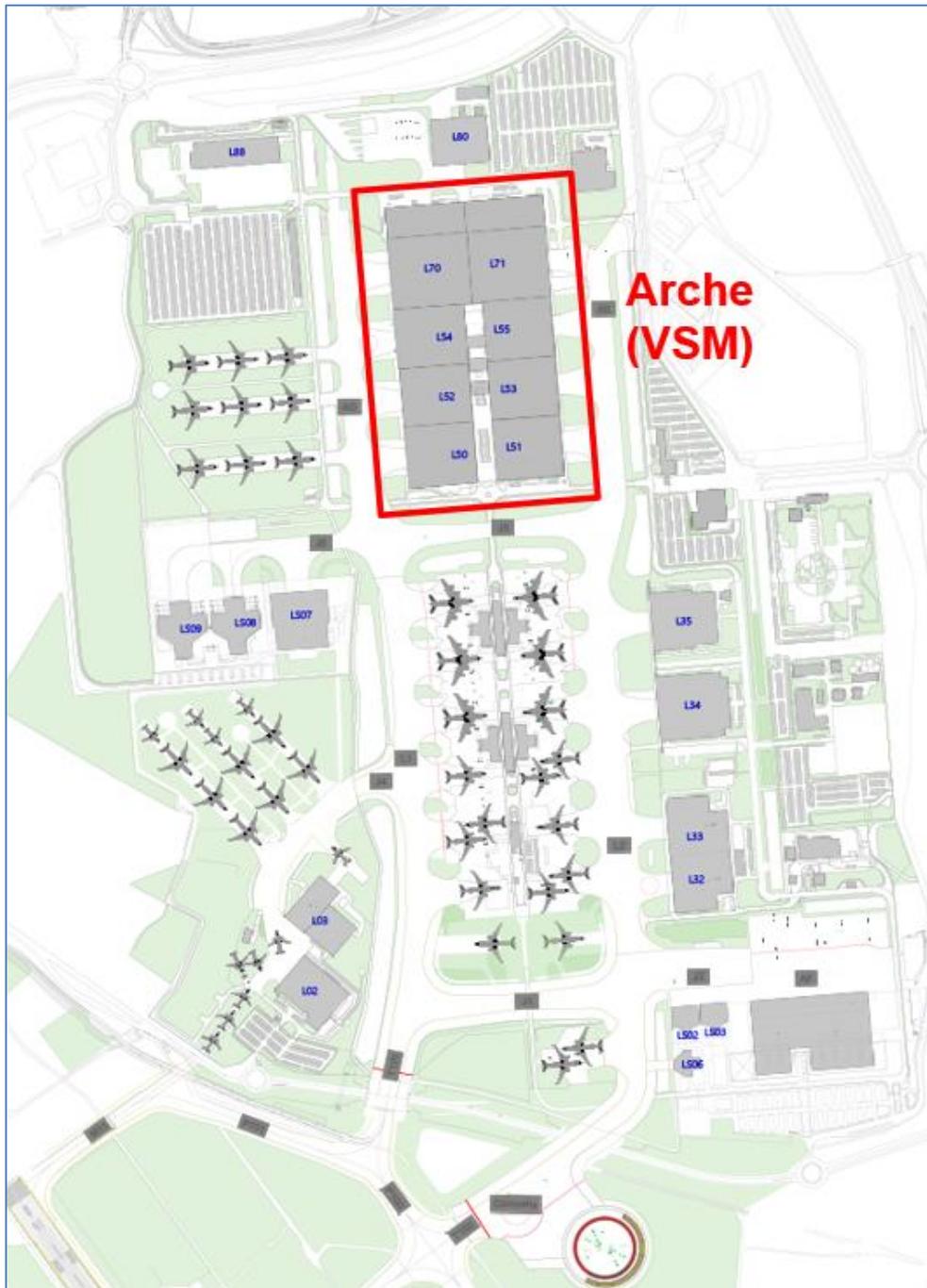


Figure 8 : Localisation du bâtiment arche (VSM) au sein du site Jean-Luc Lagardère

À la suite de l'arrêt du programme A380, AIRBUS souhaite restructurer ce bâtiment pour développer la chaîne de production des aéronefs suivants : l'A320, l'A321 ACF et l'A321 XLR.

Cette restructuration sera effectuée en deux phases avec la mise en place de deux lignes d'assemblage (une ligne par phase) pour le suivi de la montée en cadence.

3.1.1 Lignes d'assemblage

Les lignes de la FAL A321 sont constituées des stations suivantes :

α Station 44, station 42/43, station 41, station 40, station 37 et station 35 ;

α Stations 25 et station Cabine Completion au niveau du L54/L52 ;

Les stations localisées au sein du bâtiment s'enchainent de manière logique selon le cycle de la chaîne d'assemblage.

3.1.2 Description des flux associés au projet

Les flux entrants dans la FAL A321 proviennent du bâtiment logistique L80 et les flux sortants vont vers les aires avions extérieures.

3.2 GROUPES DE PRODUCTION

Associé aux stations mises en œuvre pour les opérations de la chaîne d'assemblage, le projet nécessitera l'aménagement des bureaux managers et des supports métiers afin de piloter et d'assister les compagnons dans la réalisation de leur travail (Groupes de production).

3.3 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Dans le cadre du projet de modification du hangar pour l'accueil des activités d'assemblages d'avions de type A321, aucune imperméabilisation des sols ni travaux de terrassement n'est prévu.

4. DESCRIPTION DETAILLÉE DU PROJET 16 : TRANSFORMATION DE 12 AIRES AVIONS A380 EN 24 AIRES AVIONS SA

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de transformation de 12 aires avions A380 en 24 aires avions Single Aisle.

Ce projet est lié à la montée en cadence de la ligne d'assemblage final.

4.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

4.1.1 Situation actuelle

4.1.1.1 Localisation des aires extérieures

Les aires des extérieures de stockage avions sont localisées en aval de la chaîne d'assemblage décrite dans le projet 1.

Leur localisation au sein du site est présentée ci-dessous.



Figure 9 : Localisation des aires de stockage avions sur le site.

4.1.1.2 Description des activités sur aires extérieures

Les activités réalisées au sein de ces aires sont présentées ci-dessous.

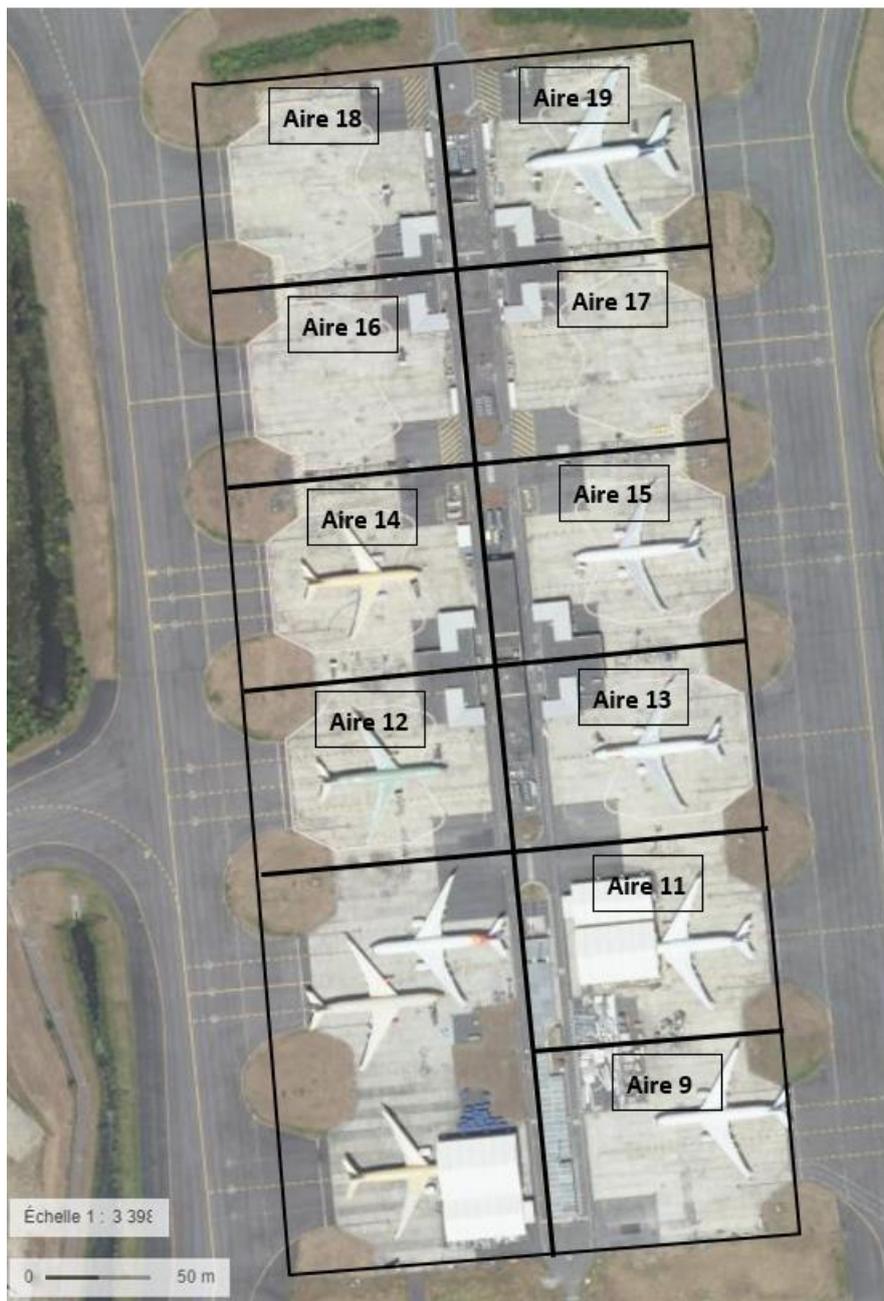


Figure 10 : Localisation des aires avions

Deux types de postes de travail se partagent ces aires.

α Le poste P18 qui consiste à effectuer des essais sur des dispositifs techniques. Les réservoirs des avions sont remplis de carburant puis vidés à la fin des essais.

α Le poste P15 consiste à mettre pour la première fois l'avion en situation opérationnelle.

Ces tests sont une série d'action consommant du carburant comme le démarrage des réacteurs, les vérifications lors du roulage et du sur-place ainsi que l'accélération-stop. Ces tests ayant un besoin de carburant, aucune reprise de carburant n'est normalement effectuée au terme de ces actions.

Le tableau ci-dessous identifie les postes respectifs aux aires, les activités actuelles et futures de ces aires.

Aire	Poste	Activité avant-projet
A9	/	Stockage et/ou entretien programmé
A11	P15	Stockage et/ou entretien programmé

Aire	Poste	Activité avant-projet
A12	P15	Stockage et/ou entretien programmé
A13	P15	Stockage et/ou entretien programmé
A14	P15	Stockage et/ou entretien programmé
A15	P15	Stockage et/ou entretien programmé
A16	P18	Essai carburant pour un A380
A17	P18	Essai carburant pour un A380
A18	P18	Essai de mise en vol pour un A380
A19	P18	Essai de mise en vol pour un A380

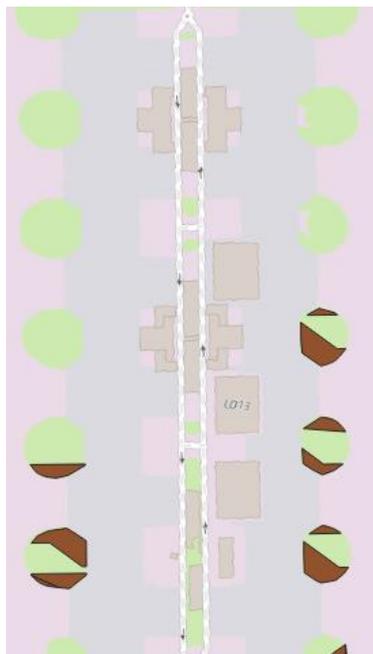
Tableau 1 : Description des aires avion en situation actuelle

Ces aires dimensionnées pour des avions A380 étaient initialement alimentées en carburant de type Jet A-1 au moyen d'un réseau hydrant en provenance de la station carburant TotalEnergies située à proximité du site. Ce réseau a été inerté en 2023 par bétonnage des chambres de distribution et inertage des conduites à l'azote. L'alimentation des aires en carburant est depuis réalisée au moyen de camions citernes. La modification de l'approvisionnement en carburant et l'inertage de ce réseau ont fait l'objet d'un porté à connaissance auprès de la Préfecture de la Haute-Garonne. Cette dernière a acté par son courrier en date du 21 mars 2023 que les travaux d'inertage pouvaient être réalisés.

En situation actuelle, chacune des aires avions dispose d'un réseau de caniveaux connectés à un séparateur hydrocarbure pour la collecte et le traitement des eaux pluviales.

4.1.2 Situation projetée

Dans le cadre de la montée en cadence du site, les aires d'essais extérieures, initialement conçues pour accueillir 12 avions de type A380 seront modifiées pour accueillir 24 avions A321. Cette modification entraînera une imperméabilisation supplémentaire de 7 638 m².


Figure 11 : Imperméabilisation réalisée dans le cadre du projet 16

Les aires existantes seront scindées en deux. Chacune des nouvelles aires disposera de son propre réseau de collecte des effluents (caniveaux de collecte et séparateur hydrocarbure).

La figure ci-dessous présente les réseaux de collecte présents au niveau d'une aire avion.

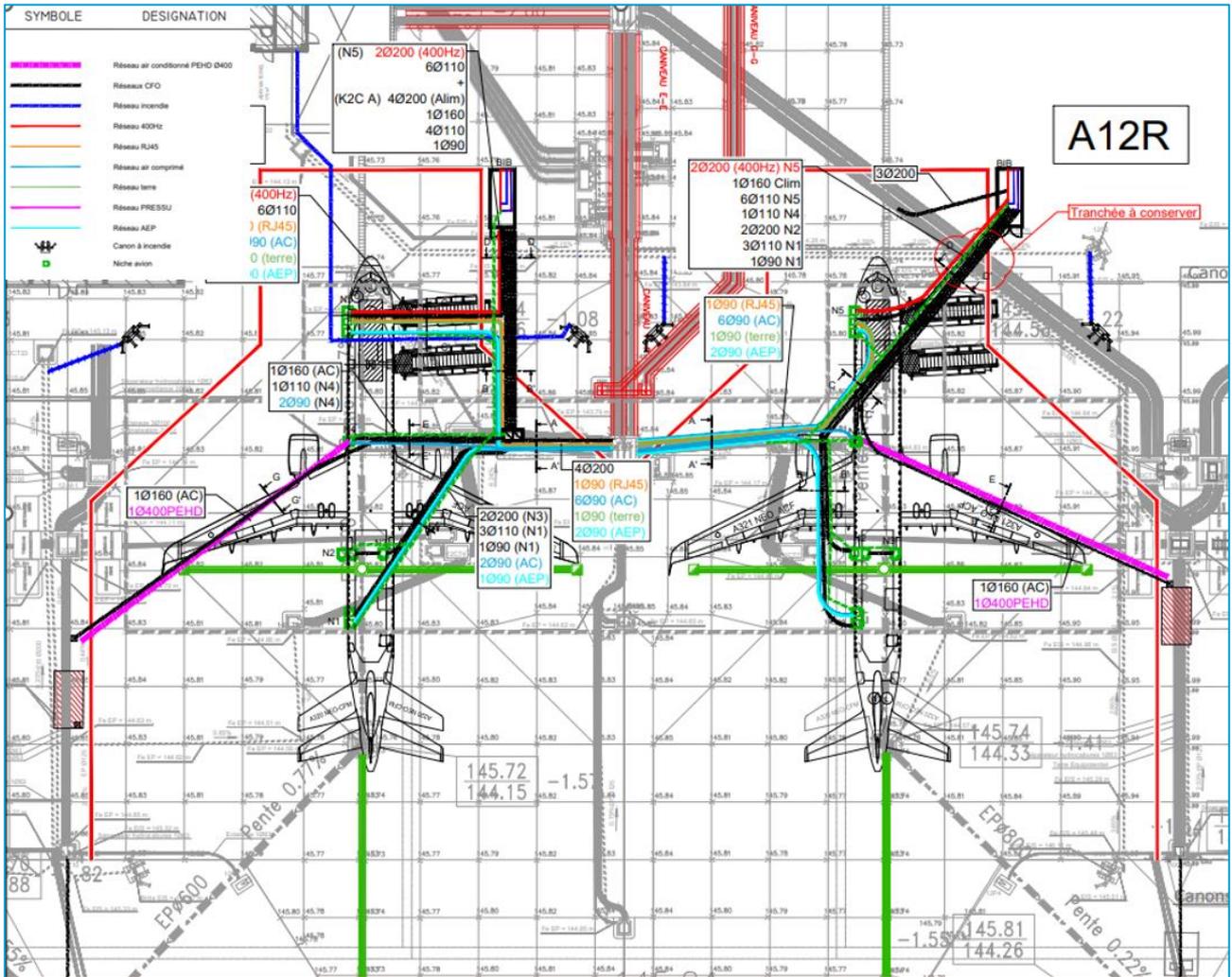


Figure 12 : Réseau de collecte des eaux pluviales des aires projetées

Le mode de fonctionnement des aires d'essais ne sera pas modifié par rapport à la situation actuelle (postes P15 et P18).

Le mode d'alimentation des aires en carburant sera réalisé uniquement par camion. Le trafic associé à l'alimentation carburant sera modifié pour correspondre à la montée en cadence du site.

4.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Dans le cadre du projet de modification des aires d'essais extérieures, des travaux de terrassement sont prévus entraînant une imperméabilisation supplémentaire de 7 638 m² et un volume de déblais de 10 843 m³.

5. DESCRIPTION DETAILLÉE DU PROJET 4 : ASM1 : POSITIONS AVIONS 5+3*WB (WIDE BODIES)

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet ASM1.

Ce projet a pour objet de pallier une impossibilité de livrer des avions aux clients.

5.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

5.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone du projet est constituée d'un taxiway utilisé pour le stockage extérieur de trois avions Wide Bodies.

La localisation de la zone projet en situation actuelle au sein du site est présentée ci-dessous.



Figure 13 : Présentation de la zone projet 4 en situation actuelle

Les avions sont tractés pour accéder à ce taxiway. Les avions sont stockés avec des réservoirs présentant du carburant pour éviter l'assèchement des joints de l'aéronef. Pour le stockage des avions sur le long terme, les réservoirs sont généralement remplis à 10 %. Pour les avions stockés en conditions « Flight Ready Conditions¹ », soit prêt à partir sous 48h, les quantités de carburant peuvent être plus importantes.

¹ Paré au vol

5.1.2 Situation projetée

5.1.2.1 Description des activités

Dans le cadre de la montée en cadence du site, le projet ASM1 consiste en la création de 5 aires avions supplémentaires. Ces aménagements permettent de stocker jusqu'à 8 avions au sein de cette zone.

Ce projet entraînera une imperméabilisation supplémentaire des sols de 25 980 m².

Les aires avions du projet 4 sont présentées en suivant.

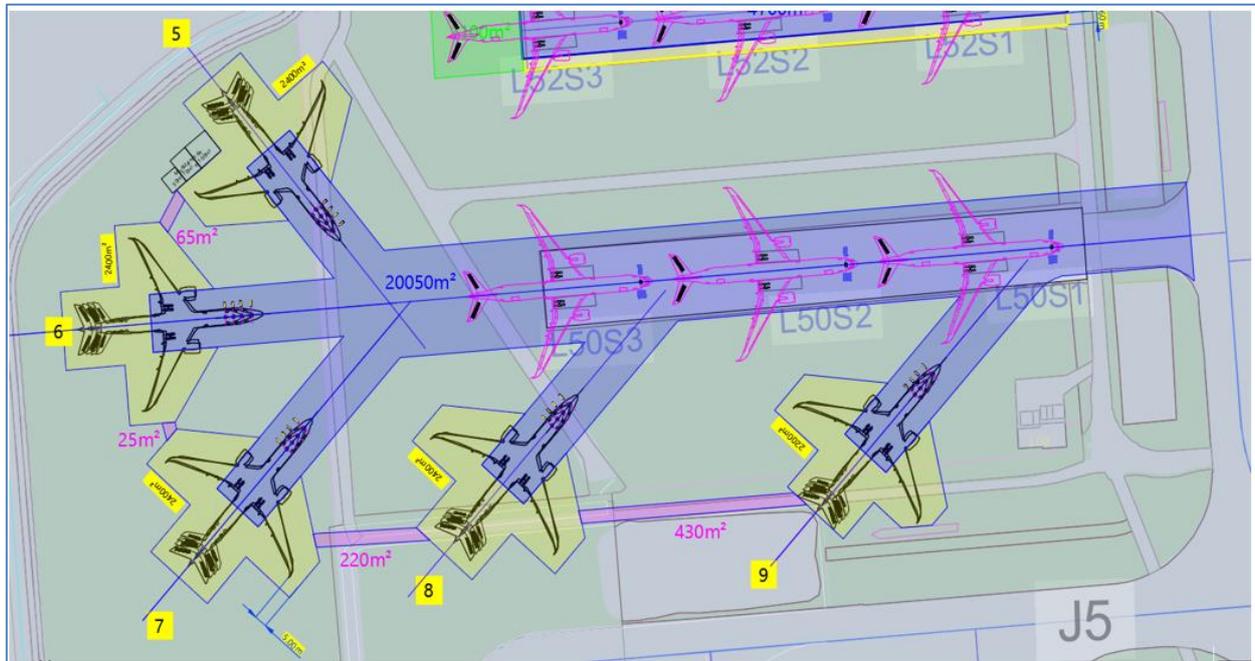


Figure 14 : Présentation du projet 4

Le projet ne modifiera pas les conditions d'accès des aéronefs aux aires ni la configuration des aéronefs (présence de carburants dans les avions).

Chaque aire pourra accueillir un appareil de type Wide Bodies.

Les aires envisagées accueilleront :

- α En priorité des avions sans moteurs (dans l'incapacité de voler et devant être stockés) devant faire l'objet de maintenance : inspections régulières, opérations ponctuelles,
- α Mais également des avions avec moteur devant également faire l'objet de maintenance en l'attente de pouvoir le livrer au client.

Ces opérations nécessitent l'équipement des aires en utilités pour ASM1 : électricité, climatisation, air comprimé,....

Les réseaux disposés à proximité permettent d'alimenter la zone. Toutefois, un nouveau transformateur sera nécessaire.

Une zone sera également aménagée pour le stockage des outillages et la charge de ces outillages.

5.1.2.2 Description des aménagements

Les aménagements prévus ont été conçus en prenant comme critères :

- α les besoins liés aux opérations,
- α la trajectographie des appareils, des tracteurs avion et des véhicules de secours,
- α les règles de sécurité afférentes à l'avion,
- α la limitation de l'imperméabilisation de la zone.

Ces aires seront aménagées avec des pentes connectées à un réseau de caniveaux de manière à collecter des eaux de ruissellement et tout écoulement accidentel de carburant. Un séparateur hydrocarbure

complémentaire sera installé afin de traiter les écoulements. Il sera connecté au réseau d'eaux pluviales existant.

5.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Au regard des surfaces imperméabilisées, l'aménagement des aires avions entraînera un volume de déblais de 36 882 m³.

6. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET 3 : ASM2 : REFECTION DE DEUX BANDES DE TAXIWAYS 6* WIDE BODIES

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet ASM2.

Ce projet a pour objet de pallier une impossibilité de livrer des avions aux clients.

6.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

6.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone du projet est constituée de deux bandes de taxiways utilisés pour le stockage extérieur de 6 avions Wide Bodies.

La localisation de la zone projet en situation actuelle au sein du site est présentée ci-dessous.



Figure 15 : Présentation de la zone projet 3 en situation actuelle

Les avions sont tractés pour accéder à ce taxiway. Les avions sont stockés avec des réservoirs présentant du carburant pour éviter l'assèchement des joints de l'aéronef. Pour le stockage des avions sur le long terme, les réservoirs sont généralement remplis à 10 %. Pour les avions stockés en conditions « Flight Ready Conditions² », soit prêt à partir sous 48h, les quantités de carburant peuvent être plus importantes. Dans le cas d'un avion stocké avant une installation moteur, du carburant sera tout de même présent dans ses réservoirs.

Les taxiways ne sont pas énergisés.

² Paré au vol

6.1.2 Situation projetée

Le projet ASM2 consiste en la réfection et en l'agrandissement des bandes de taxiways existantes pour l'accueil de 6 avions de type Wide Bodies.

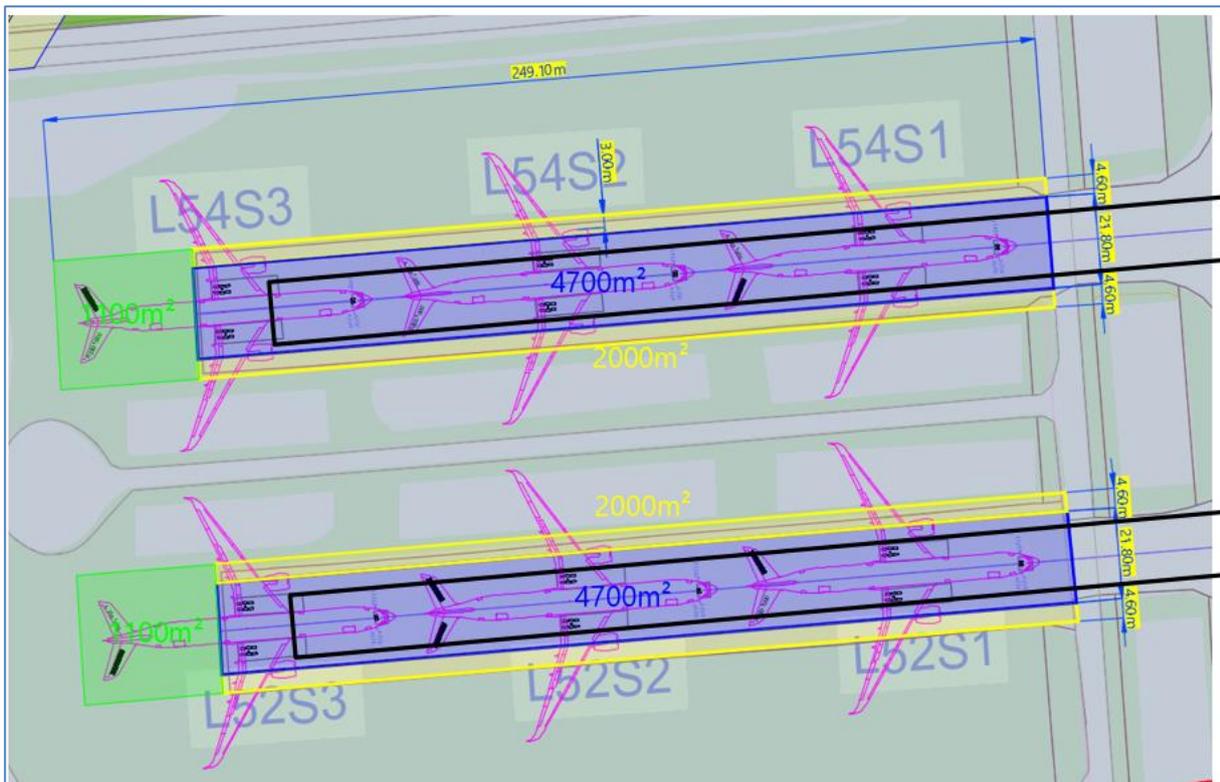


Figure 16 : Présentation du projet 3

Ce projet entraînera une imperméabilisation supplémentaire de 3 230 m².

Le projet ne modifiera pas les conditions d'accès des avions aux aires.

Les aires envisagées accueilleront en priorité des avions sans moteurs (dans l'incapacité de voler et d'être stockés ailleurs) devant faire l'objet de maintenance : inspections régulières, opérations ponctuelles.

6.1.2.1 Description des aménagements

Les aménagements prévus ont été conçus en prenant comme critères :

- α les besoins liés aux opérations,
- α la trajectographie des appareils, des tracteurs avion et des véhicules de secours,
- α les règles de sécurité afférentes à l'avion,
- α la limitation de l'imperméabilisation de la zone.

Ces aires sont destinées à des avion stockés et non pas des activités de maintenance. Aucune activité de maintenance n'est prévue et ces aires ne sont pas énergisées. Les opérations effectuées sur ces aires sont des opérations de surveillance avions qui ne nécessitent pas d'énergie.

Ces aires seront aménagées avec des pentes connectées à un réseau de caniveaux de manière à collecter des eaux de ruissellement et tout écoulement accidentel de carburant.

6.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Au regard des surfaces imperméabilisées dans le cadre du projet, l'aménagement des aires avions entraînera un volume de déblais de 4 585 m³.

7. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 2 : ASM3 : POSITIONS AVIONS 4+2*WB

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet ASM3.

Ce projet a pour objet de pallier une impossibilité de livrer des avions aux clients.

7.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

7.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone du projet est constituée d'un parking pour le site d'une superficie d'environ 40 000 m².

La localisation de la zone projet en situation actuelle au sein du site est présentée ci-dessous.



Figure 17 : Présentation de la zone du projet 2 en situation actuelle

7.1.2 Situation projetée

Dans le cadre du projet, l'ensemble de la surface du parking sera démoli.

Sur les 40 000 m² de surface imperméabilisée en situation actuelle, à l'exception des 22 000 m² en lien avec le projet ASM3, les 18 000 m² restant seront renaturés.

Les 22 000 m² en lien avec le projet seront utilisés pour l'aménagement de 4 aires avions ainsi que d'un taxiway associé.

Les aires avions et le taxiway en configuration projetée sont présentées ci-dessous.



Figure 18 : Présentation du projet 2 : ASM3

L'ensemble des aménagements et des conditions opératoires de ces aires avions sont identiques à celles décrites au §5.1.2.2 du projet ASM1 (projet 4).

7.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Au regard de la démolition de l'ensemble des surfaces imperméabilisées du parking existant, le projet ASM3 sera à l'origine d'un volume de déblais de 56 786 m³.

8. DESCRIPTION DETAILLÉE DU PROJET 17 : ASM4 : POSITIONS AVIONS 9*SA (SINGLE AISLE) + NOUVEAU TAXIWAY

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet ASM4.

Ce projet est destiné à créer des zones d'attente dans les plannings de livraison des avions.

8.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

8.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone du projet ASM4 est constitué d'un milieu naturel composé de friches mésophiles.

La localisation de la zone projet en situation actuelle au sein du site est présentée ci-dessous.



Figure 19 : Localisation de la zone du projet ASM4 en situation actuelle

Ces parcelles d'une superficie totale de 12,2 ha sont situées en dehors du périmètre actuel de la ZAC Aéroconstellation et du site de Airbus Operations SAS.

8.1.2 Situation projetée

Dans le cadre du projet ASM4, une superficie de 22 830 m² va être imperméabilisée pour la création de 9 aires avions de type Single Aisle et du nouveau taxiway permettant l'accès à ces zones.

Les aires avions et le taxiway en configuration projetée sont présentées ci-dessous.



Figure 20 : Présentation du projet 17 : ASM4

L'ensemble des aménagements et des conditions opératoires de ces aires avions sont identiques à celles décrites au §5.1.2.2 du projet ASM1 (projet 4).

8.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Au regard des surfaces imperméabilisées, l'aménagement des aires avions du projet ASM4 entraînera un volume de déblais de 32 411 m³.

9. DESCRIPTION DETAILLÉE DU PROJET 10 : POSITION AVION SUR LES AIRES A5/A6/A7 POUR 3*WB OU 6*SA

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de positions avions sur les aires A5/A6/A7.

Ce projet est destiné à créer des zones d'attente dans les plannings de livraison des avions.

9.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

9.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone des aires A5/A6/A7 est constituée de deux aires partiellement imperméabilisées et non énergisées, utilisées pour le stockage d'avions de type A380.

Cette zone est présentée ci-dessous.



Figure 21 : zone des aires A5/A6/A7 en situation actuelle

Cet aménagement a fait l'objet d'un Porter à Connaissance dédié ainsi que d'un Dossier Espèces Protégées. Ce dernier a conduit à la publication de l'arrêté préfectoral 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 situées au sein du site sur la commune de Blagnac (31).

L'aménagement de cette zone est en cours.

9.1.2 Situation projetée

La zone du projet est actuellement partiellement imperméabilisée et de ce fait n'est pas adaptée au stockage d'avion. Airbus Operations SAS souhaite réaménager cette zone en mettant en service trois aires extérieures supplémentaires adaptées à plusieurs gammes d'appareils.

9.1.2.1 Description des opérations

Chaque aire pourra accueillir soit deux appareils de la famille Single Aisle soit un appareil de la famille Wide Bodies.

Les aires A5/A6/A7 envisagées accueilleront :

- α En priorité des avions sans moteurs (dans l'incapacité de voler et d'être stockés ailleurs) devant faire l'objet de maintenance : inspections régulières, opérations ponctuelles,
- α Mais également des avions avec moteur devant également faire l'objet de maintenance ;
- α A moyen et long termes, les activités seront des postes série de type d'un poste 15 correspondant à la préparation de l'appareil pour un point fixe (essai moteurs), au démarrage moteur au sol, à des réparations diverses.

Ces opérations nécessitent l'équipement des aires en utilités.

Les réseaux disposés à proximité permettent d'alimenter la zone. Toutefois, un nouveau transformateur sera nécessaire.

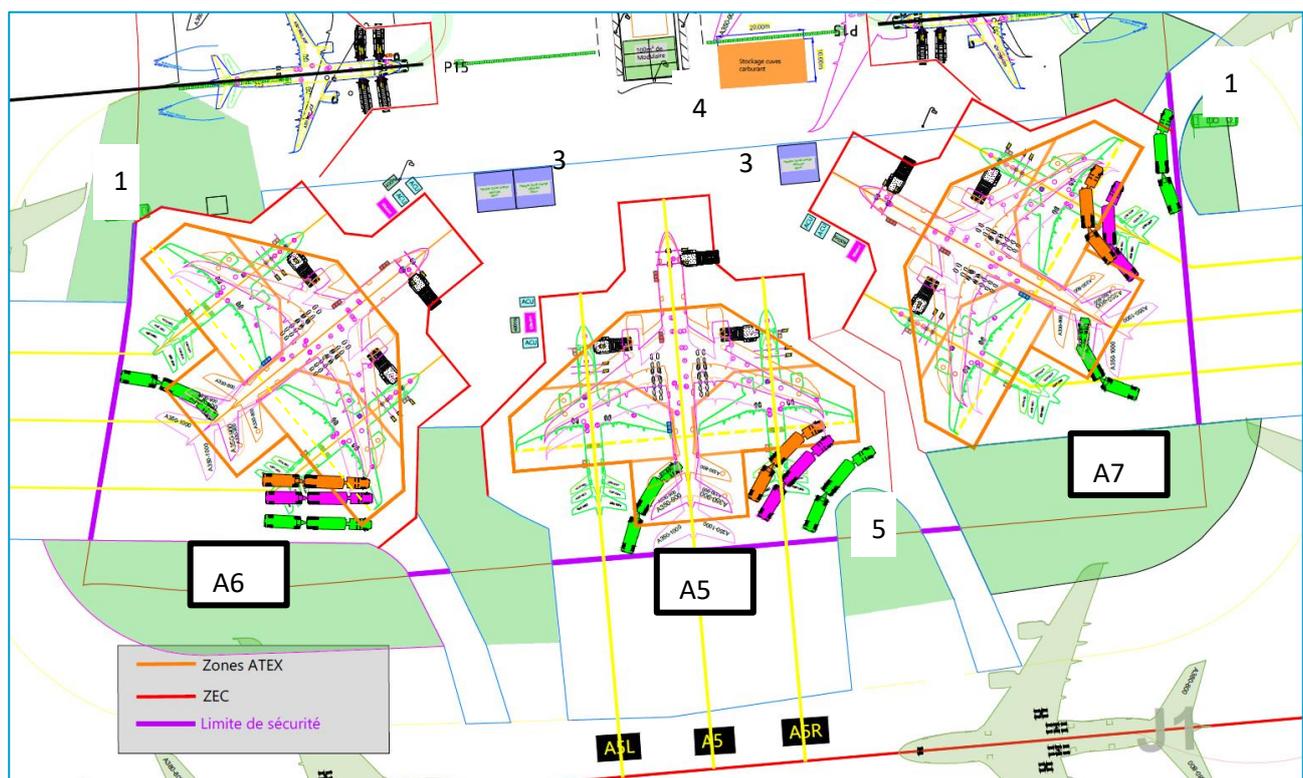
Par ailleurs, dans le cadre des opérations à réaliser, il peut être nécessaire de drainer et purger le carburant présent dans l'appareil ou au contraire de le réapprovisionner dans le cadre des opérations poste 15. Les opérations de reprise de carburant souillé sont réalisées par une société en charge de la gestion des déchets. Ce carburant est stocké dans des cuves disposées sur une zone drainée vers un séparateur d'hydrocarbures. Les opérations d'approvisionnement carburant seront réalisées par camions avitailleurs de type TD40/TD80. Une zone sera également aménagée pour le stockage des outillages.

9.1.2.2 Description des aménagements

Les aménagements prévus ont été conçus en prenant comme critères :

- α les besoins liés aux opérations (mentionnés ci-avant),
- α la trajectographie des appareils, des camions avitailleurs, des tracteurs avion et des véhicules de secours,
- α les règles de sécurité afférentes à l'avion,
- α la limitation de l'imperméabilisation de la zone pour limiter l'impact du projet sur les stations de Trèfle écailleux localisées dans les fossés attenants.

Les aires sont représentées sur la figure ci-dessous :



ZEC : zone d'évolution contrôlée

1 : séparateurs hydrocarbures actuels

4 : aire de stockage des cuves carburant usagé

5 : camions citerne avitailleurs

3 : local de stockage engins et outillages

Figure 22 - Localisation des aires aménagées

Les délimitations orange, rouge et violette sont des contraintes de sécurité autour des appareils.

Ces aires seront aménagées avec des pentes connectées à un réseau de caniveaux (traits en pointillés jaunes) de manière à collecter des eaux de ruissellement et tout écoulement accidentel de carburant. Ces caniveaux seront connectés aux séparateurs hydrocarbures existants.

Un séparateur hydrocarbure complémentaire sera installé afin de traiter les écoulements en provenance de l'aire centrale (A5). Il sera connecté au réseau eaux pluviales existant.

La figure suivante présente en rose la surface imperméabilisée ajoutée dans le cadre du projet :



Figure 23 - surfaces imperméabilisées ajoutées (en rose)

9.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

A noter que compte tenu de la topographie actuelle de la zone, l'ensemble de la zone du projet a fait l'objet d'un terrassement. Le volume de terres excavées lié à ce projet est de 25 000 m³. L'ensemble de ces terres est actuellement stocké au niveau de la butte au droit du projet 14.

Les fossés qui ceignent la zone ont fait l'objet d'un balisage dans le cadre de mesure d'évitement des stations de Trèfle écailleux.

10. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 14 : POSITION AVION STOCKAGE

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de position avion au niveau de la butte existante.

Ce projet est destiné à créer des zones d'attente dans les plannings de livraison des avions.

10.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

10.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone du projet 14 est utilisée pour le stockage de terre en provenance des déblais réalisés dans le cadre d'aménagements antérieurs sur le site.

La localisation de la zone projet en situation actuelle au sein du site est présentée ci-dessous.



Figure 24 : Présentation de la zone du projet 14 en situation actuelle

Les terres stockées au niveau de cette zone couvrent une surface de 15 800 m² pour environ 15 m de hauteur, soit un volume total de terres stockées d'environ 300 000 m³.

10.1.2 Situation projetée

Dans le cadre du projet, l'ensemble des terres stockées dans la zone sera enlevé et une imperméabilisation de 13 320 m² sera réalisée pour l'aménagement de deux aires avions WB ou 4 aires avions SA comme présenté ci-dessous.

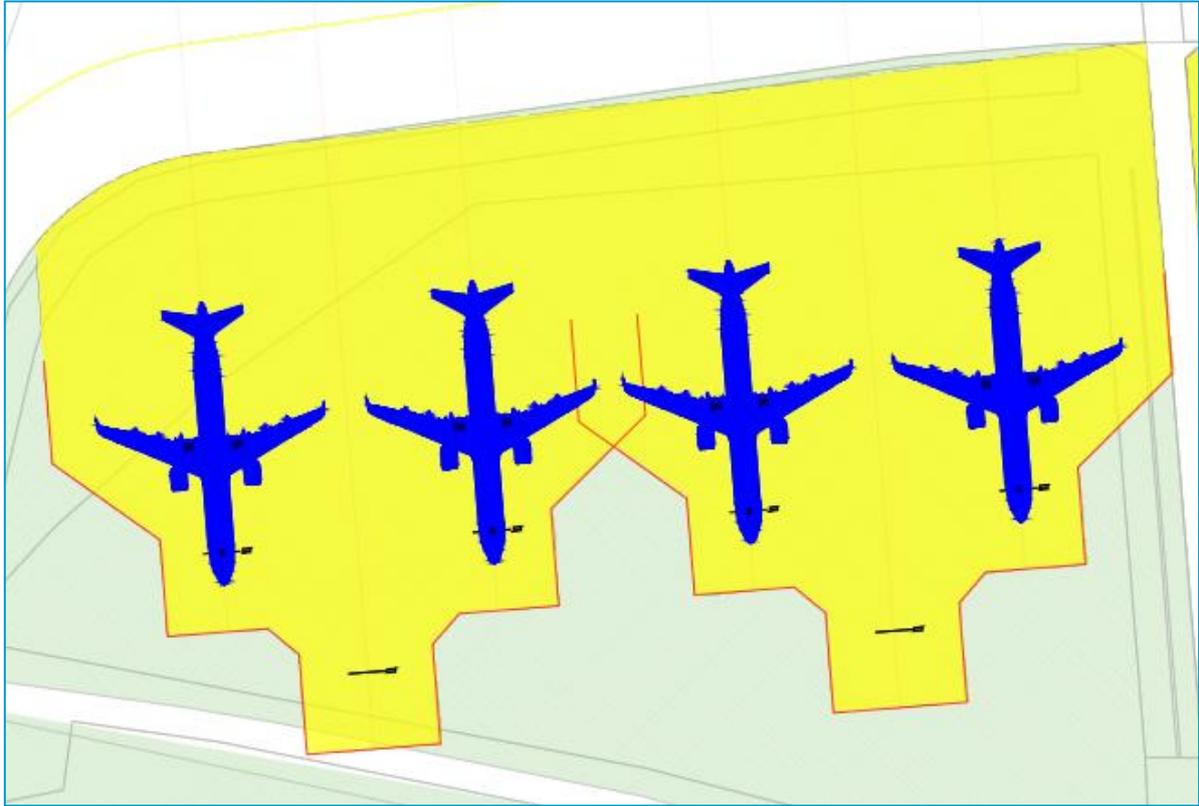


Figure 25 : Présentation du projet 14 : position de stockage avion

L'ensemble des aménagements et des conditions opératoires de ces aires avions sont identiques à celles décrites au §6.1.2 du projet 3 ASM2.

10.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Dans le cadre du projet, les 300 000 m³ de terres actuellement stockées au niveau de la zone du projet seront déblayés. L'aménagement des aires avions entraînera également 18 678 m³ de déblais supplémentaires. Le volume total de déblais nécessaire sera de 318 678 m³.

11. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 6 : HALLS AVIONS POUR LA REALISATION D'OPERATIONS SUR AERONEFS

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de halls avions.

11.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

11.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone du projet est actuellement utilisée pour le stockage d'avions.

La localisation de la zone projet en situation actuelle au sein du site est présentée ci-dessous.



Figure 26 : Présentation de la zone du projet 6 en situation actuelle

11.1.2 Situation projetée

Ce projet a été autorisé au sein de l'arrêté préfectoral complémentaire du 12 novembre 2024. Les aménagements réalisés en lien avec ce projet sont présentés ci-dessous.

11.1.2.1 Aménagements en phase chantier

11.1.2.1.1 Base vie du chantier

Les travaux associés au projet consisteront en la construction de halls avions de type A321/A320 sur le site Jean-Luc Lagardère. Associées à ces halls seront créés des surfaces de taxiways pour le déplacement des avions ainsi que des voies d'accès logistiques. La superficie imperméabilisée supplémentaire associée à ce projet est de 39 539 m².

Durant cette phase chantier, une base vie sera installée à proximité de la zone travaux et accueillera les éléments suivants :

- α Un poste de garde ;
- α Des bureaux MOA/MOE ;
- α Un réfectoire, des vestiaires et des sanitaires ;

- α Une zone de stockage des matériaux ;
- α Une zone de stockage des terres excavées.

La localisation de la base vie pour la phase chantier du projet est présentée ci-dessous (zone en pointillés roses).

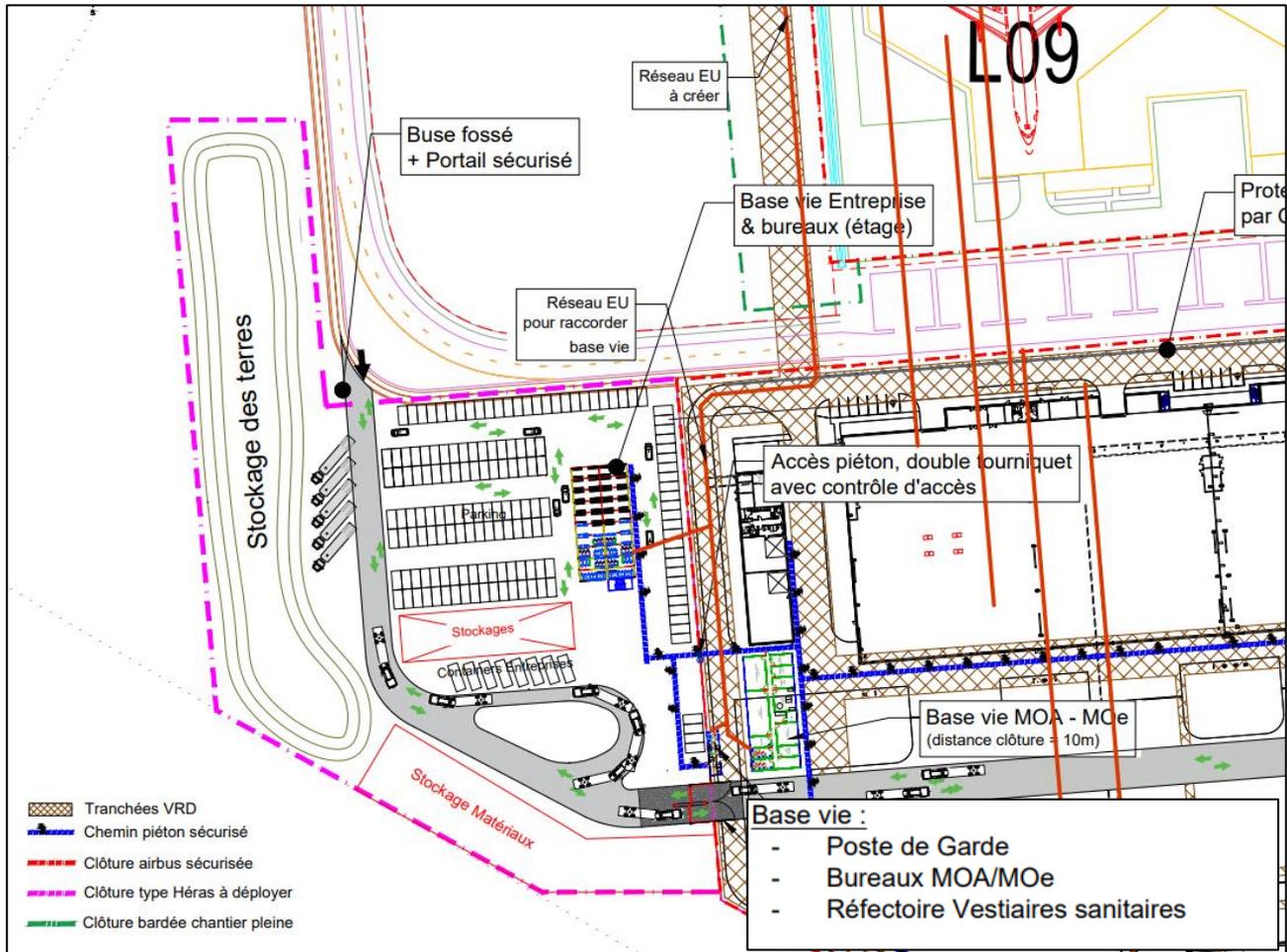


Figure 27 : Localisation de la base vie de la phase chantier du projet de halls

11.1.2.1.2 Réseaux

Durant la phase chantier, des réseaux seront à mettre en place concernant notamment des réseaux Haute-Tension et informatique ainsi que les réseaux d'eau potable et d'eaux usées.

Une partie de ces réseaux sera aménagée le long des bâtiments de SATYS au nord du projet et une autre partie sera aménagée au sud-est du projet à proximité du bâtiment L03 et enjambera le waterway W1.

La localisation de ces réseaux est présentée ci-dessous.

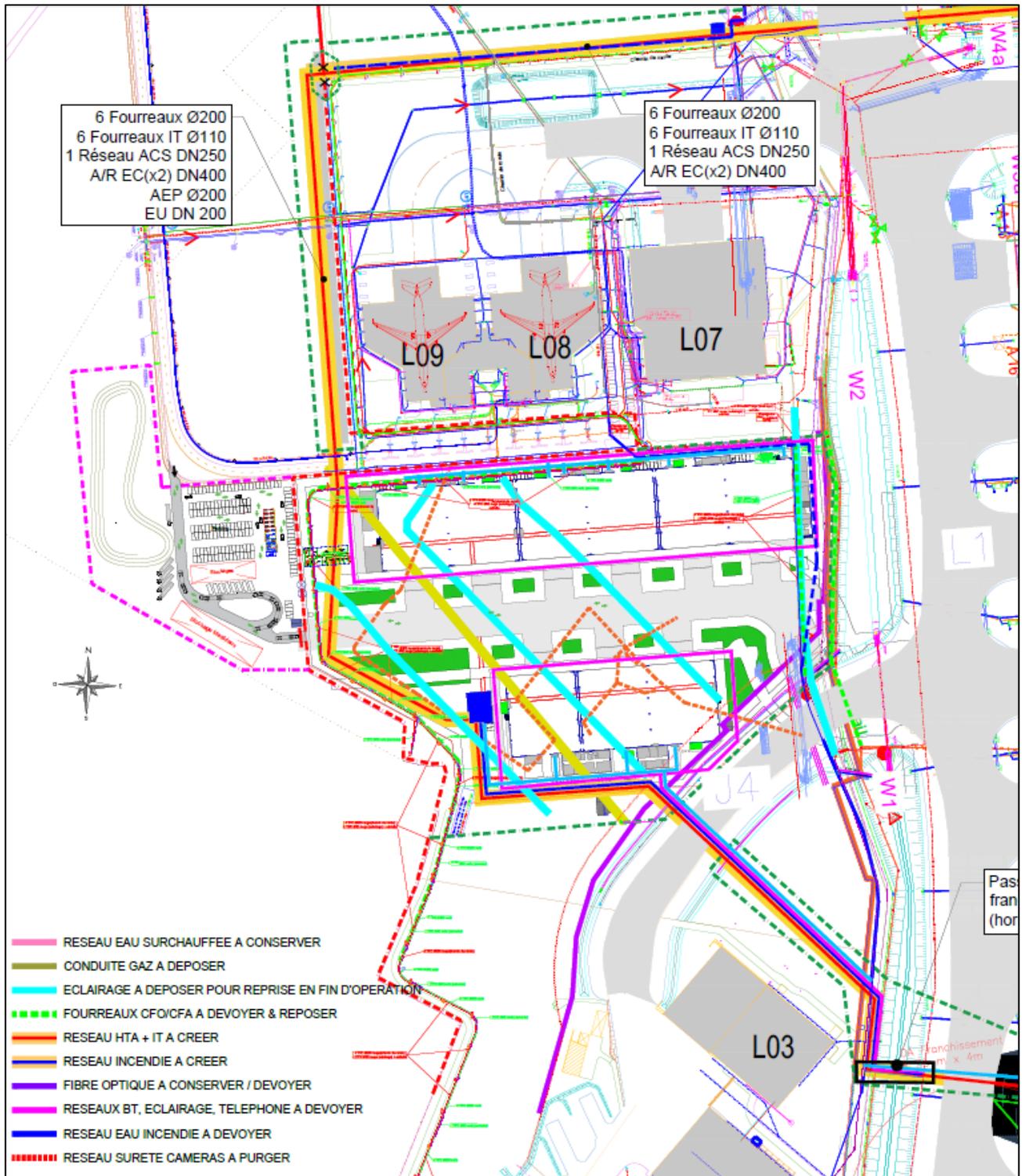


Figure 28 : Localisation des réseaux à créer ou à dévier durant la phase chantier des halls

Les plans et les réseaux d'eau incendie et eau potable associés avec le projet des halls sont présentés sur le plan PJ 48.

11.1.2.1.3 Parcelles concernées par la phase chantier

Les parcelles concernées par la phase chantier du projet sont présentées dans le tableau et la figure ci-dessous.

Commune	Section cadastrale	N° Parcelle cadastrale	Superficie (ha)	Base vie (ha)	Réseaux (ha)
Blagnac	BZ	20	0,4723	Non	Oui
		449	8,9578	Non	Oui
Cornebarrieu	AI	464	0,4463	Oui	Non
		465	9,1013	Non	Oui
		469	0,0106	Oui	Non
		472	0,0037	Oui	Non
		513	0,0686	Non	Oui
		592	1,2363	Non	Oui
		593	0,496	Non	Oui
		594	0,0472	Non	Oui
		600	0,0865	Non	Oui
		601	0,0093	Non	Oui
		604	1,013	Oui	Non
		607	0,2846	Oui	Non
		608	0,2343	Oui	Non
		609	0,1101	Oui	Non
		610	0,0005	Oui	Non
		611	0,0726	Oui	Non
		612	0,0948	Oui	Non
613	0,0363	Oui	Non		
614	0,7049	Oui	Non		
TOTAL				3,01	20,47

Tableau 2 : Parcelles cadastrales de la phase chantier du projet

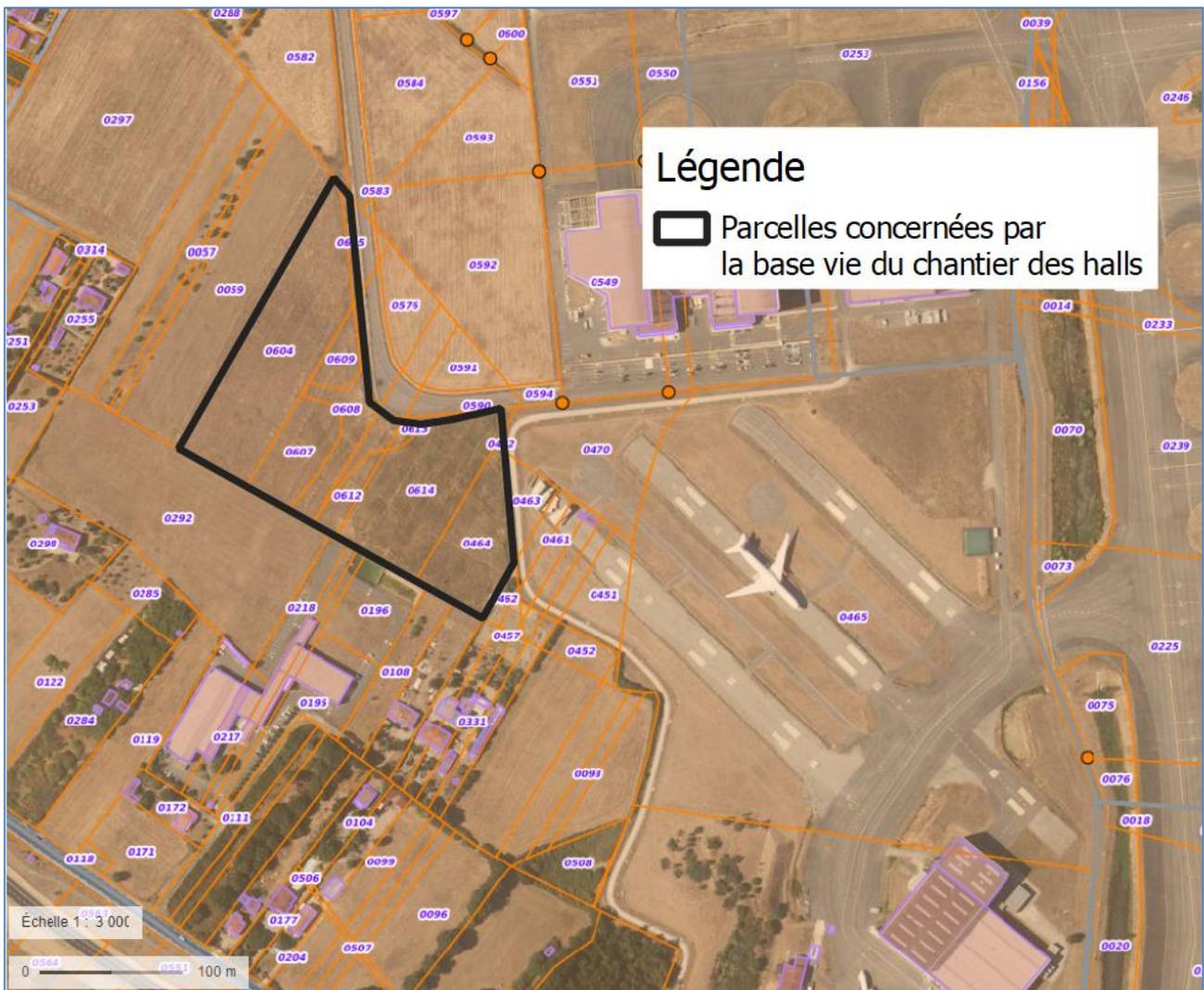


Figure 29 : Parcelles concernées par la base vie du chantier des halls

11.1.2.2 Aménagements en phase d'exploitation

11.1.2.2.1 Description générale du projet

Le projet porte sur la création d'une « zone dédiée à la configuration client (Customer Line) et d'une zone dédiée aux opérations de finalisation à des fins de mise en vol (VSM) » sur une emprise de 39 539 m², il comprend :

- α Halls avions A321 d'environ 49 m x 60 m,
- α Des annexes entre les halls,
- α Des galeries souterraines en béton armé pour recueillir les gaines techniques et les eaux susceptibles d'être polluées,
- α Une zone de tractage avions (taxiways),
- α Des voies de circulation / logistique / piétonne,
- α Des réseaux humides et secs,
- α Des bassins de stockage de gestion des eaux pluviales/collecte des eaux d'extinction incendie dédiés exclusivement à ce projet.

Le plan du projet est présenté ci-dessous.



Figure 30 : Plan du projet de halls avions sur le site Jean-Luc Lagardère

11.1.2.2.2 Descriptions détaillées des halls

Chaque hall s'organise autour de 2 principaux pôles :

- α Un hall destiné aux avions ou zone d'exploitation ;
- α Une zone accueillant du personnel, avec des bureaux et des locaux sociaux.

La partie Exploitation est elle-même constituée de plusieurs zones réunies dans le même volume :

- α L'aire de stationnement de l'avion ;
- α Les aires de travail en périphérie ;
- α Les zones de stockage (stockage matériel, outillages ...) qui peuvent être complétées selon les besoins par des aménagements spécifiques dans des locaux ou des modulaires (ex : zone climatisée pour produits ...) ;
- α Les zones de remisage du matériel : fenwick, nacelles, grue ... ;
- α Et selon les besoins des locaux du personnel (bureaux production ...) sous forme de boquettes.

La conception du hall prend en compte les critères suivants :

- α Le stationnement d'un avion A320 / A321 : en position avant de l'appareil en premier ;
- α Une zone libre de circulation dans l'axe de l'avion + une porte de sortie pour un tracteur-avion à l'opposé de celle de l'entrée de l'avion pour éviter les manœuvres dans le hall ;

- α Les dégagements périphériques nécessaires pour le placement de l'avion ;
- α Un aménagement fonctionnel visant à faciliter l'accomplissement des tâches à réaliser et l'implantation de différentes zones de stockage autour de l'avion ;
- α Des flux très bien différenciés entre le personnel, les engins de manutention, les tracteurs avions.

11.1.2.2.3 Organisation des halls dédiés à la configuration client (Customer Line)

Les halls de la Customer Line accueilleront des avions pleins de carburant. Ces halls seront regroupés par deux et séparés par des murs coupe-feu REI 120.

11.1.2.2.4 Organisation des halls dédiés aux opérations de finalisation à des fins de mise en vol (VSM)

Les halls dédiés aux opérations de finalisation à des fins de mise en vol abriteront des avions pleins de carburant. L'organisation des halls sera similaire à celle de la Customer Line avec la présence de mur REI 120 entre le double hall et le hall simple

11.1.2.2.5 Parcelles concernées par la phase d'exploitation

Les parcelles concernées par la phase d'exploitation du projet sont présentées dans le tableau et la figure ci-dessous.

Commune	Section cadastrale	N° Parcelle cadastrale	Superficie (ha)	Bati (ha)	Bati + Voirie (ha)
Cornebarrieu	AI	451	0,2408	Non	Oui
		453	0,0853	Non	Oui
		455	0,0887	Oui	Oui
		458	0,0997	Oui	Oui
		461	0,0808	Oui	Oui
		463	0,137	Oui	Oui
		465	9,1013	Oui	Oui
		469	0,0106	Non	Oui
		470	0,7411	Oui	Oui
TOTAL				10,24	10,58

Tableau 3 : Parcelles concernées par la phase d'exploitation du projet des halls

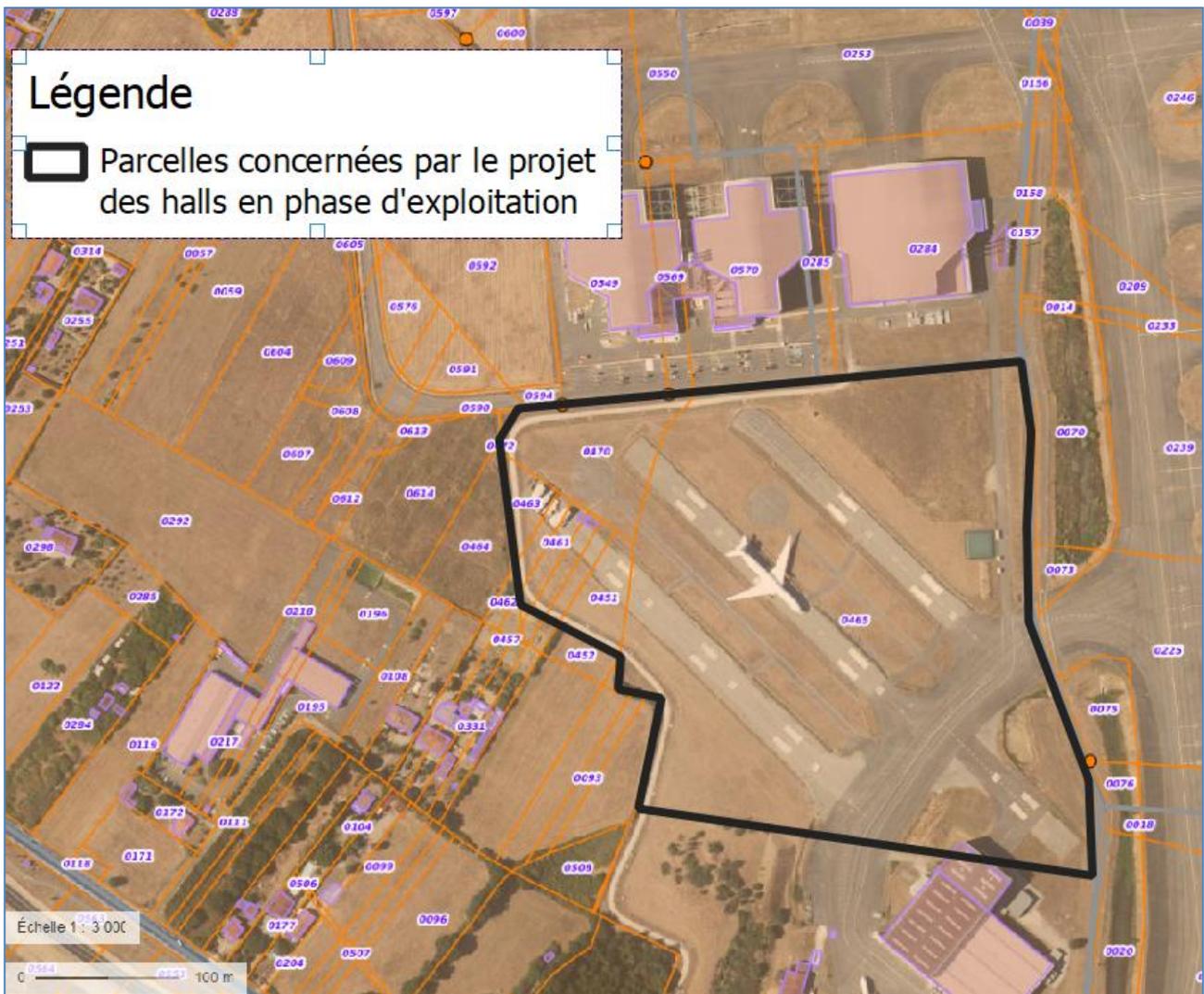


Figure 31 : Parcelles cadastrales concernées par le projet des halls en phase d'exploitation

11.1.2.3 Opérations réalisées en phases d'exploitation

En phase d'exploitation, les halls avions seront utilisés pour la réalisation d'opérations de maintenance ainsi que pour des activités de retouche peinture de manière occasionnelle pour une quantité maximale de peinture appliquée inférieure à 10 kg/j. La préparation de la peinture sera réalisée au sein du local de préparation du bâtiment L35 (salle de peinture avion non modifiée par le SDI).

11.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Le projet entraînera le terrassement en déblai de **49 150 m³** de terres pour la mise à niveau de la plateforme basse³ en vue d'un traitement à la chaux. Sur ce volume de déblai, **16 500 m³** seront réutilisés pour la constitution de la seconde couche de la plateforme traitée Chaux-Liant afin d'obtenir PF3⁴, ainsi que des remblais divers à hauteur de **1 618 m³**.

A cela s'ajoute :

- α Des travaux d'ouverture et fermeture de tranchées VRD autour des halls L06 et L07 du projet, pour alimenter et reboucler le projet, pour un volume de 13 000 m³ de terre dont un excédent de **5 200 m³** qui sera évacué et **7 800 m³** qui seront réutilisés dans les tranchées sous réserve de capacités géotechniques,

³ Terrassement jusqu'à l'arase de terrassement

⁴ Classe de portance de la couche de forme = 120 MPa

α des travaux d'ouverture/fermeture de tranchées VRD autour du projet (travaux de desserte comprenant les réseaux vers SATYS et le L08 et l'ensemble des réseaux de contournement vers le L35) pour un volume de 10 000 m³ dont un excédent de **4 000 m³** qui sera évacué et **6 000 m³** qui seront réutilisés dans les tranchées sous réserve de capacités géotechniques,

α le terrassement des bassins en déblai de **9 200 m³**.

Durant la phase chantier, ces terres seront stockées au niveau de la base vie. Lorsque le devenir de ces terres est de sortir du site, elles seront acheminées vers les filières de traitement adaptées selon la procédure standard d'Airbus Operations SAS.

Des remblaiements complémentaires par apport externe de **19 356 m³ de grave non traitée (GNT) et de grave reconstituée humidifiée (GRH)** en couche de forme pour bâtiments et Taxiway sont également prévus.

Une réutilisation des éléments de démolition des aires avions pourra également être mise en œuvre pour assurer la protection des plateformes sur les zones de circulation chantier.

12. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 22 : CREATION DU HANGAR L34 BIS

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de création du hangar L34 bis.

12.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

12.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone du projet 22 est composée d'un espace naturel enherbé et d'un waterway attenant comme présenté ci-dessous.



Tableau 4 : Zone du projet de L34 bis en situation actuelle

12.1.2 Situation projetée

Dans le cadre du projet, une superficie de 5 300 m² sera imperméabilisée pour permettre la construction d'un hangar nommé L34 Bis possédant une emprise au sol de 2 354 m² et sera dédié au montage de cabines et de moteurs d'avions de type A350-1000. Les pièces utilisées pour ces opérations proviennent du bâtiment L80. La configuration du bâtiment projeté est présentée ci-dessous.

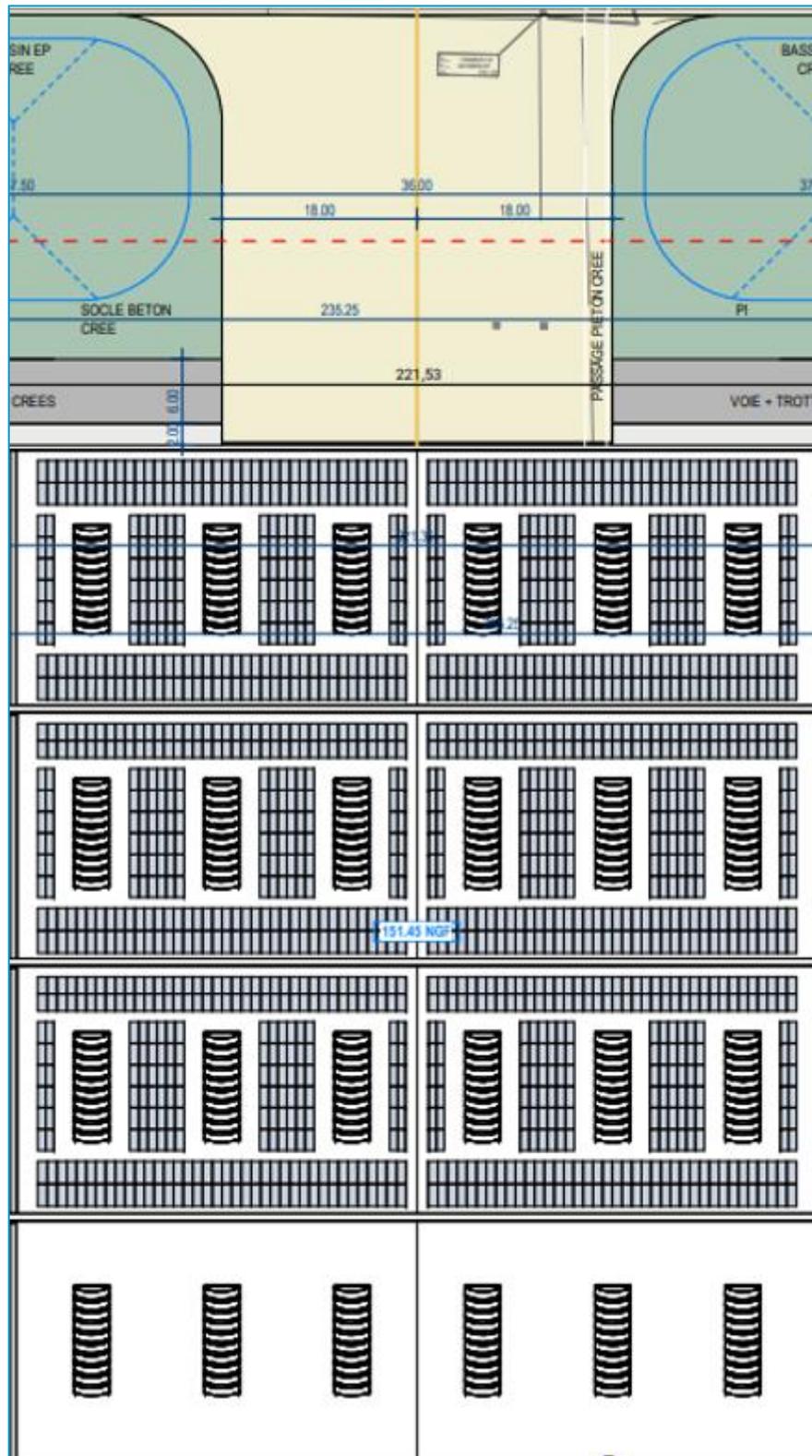


Figure 32 : Présentation du Hangar L34 Bis en vue de dessus

Les avions dans le hall seront non fuelés. Le dégazage des réservoirs fioul sera réalisé dans le bâtiment avant chaque opération de montage pour éliminer les gaz d'hydrocarbures par extraction à travers la ventilation.

12.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Au regard des surfaces imperméabilisées, la construction du hangar L34 bis entraînera un volume de déblais de 2 926 m³.

13. DESCRIPTION DETAILLÉE DU PROJET 19 : CREATION D'UN HANGAR METALLO-TEXTILE L86

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de création du hangar métallo-textile.

13.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

13.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone du projet est composée d'un espace naturel enherbé et de zones imperméabilisées comme présenté ci-dessous.



Figure 33 : Zone du projet de hangar L86 en situation actuelle

13.1.2 Situation projetée

Le projet de hangar L86 entraînera une imperméabilisation de 4 930 m² pour la création d'un hangar métallo-textile d'une emprise au sol de 5 000 m² présenté ci-dessous.



Figure 34 : Présentation du hangar L86 en situation projetée (zone bleue au centre de la figure)

Ce hangar comprendra des positions avions non fuelés.

Les activités réalisées au sein de ce hangar sont de même nature que celles présentées au §11.1.2.2 pour la Customer Line et la VSM du projet 6.

13.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Au regard des surfaces imperméabilisées, la construction du hangar métallo-textile entraînera un volume de déblais de 6 128 m³.

14. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET 9 : CRÉATION DE BÂTIMENTS DE BUREAUX (3*L14 ET 1*L17)

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de création de bâtiments de bureaux (3*L14 et 1*L17).

14.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

14.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone projet est localisée au niveau des aires d'essais avions comme présenté ci-dessous.

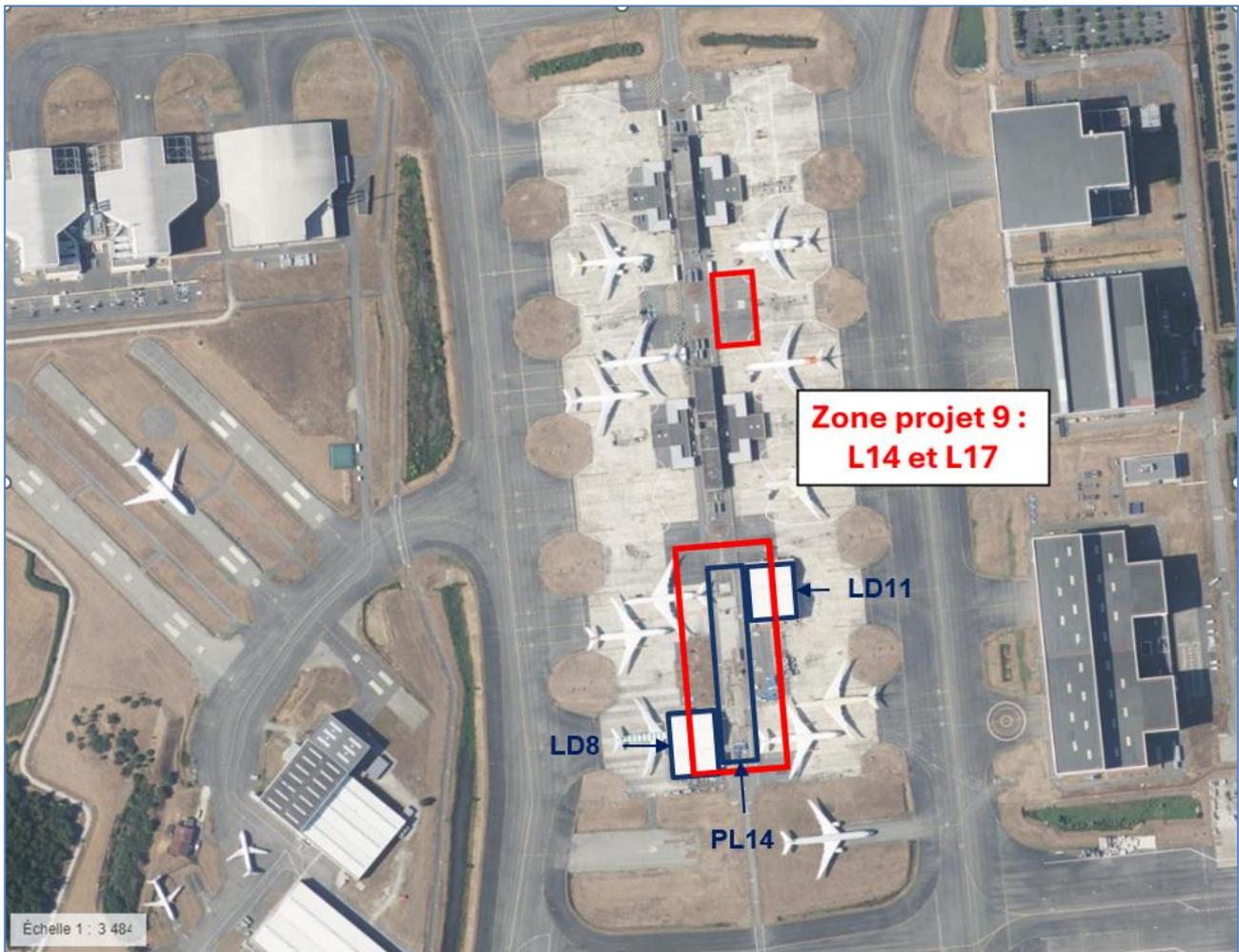


Figure 35 : Zone du projet 9 en situation actuelle

Les bâtiments PL14, LD11 et LD8 sont localisés au niveau de la zone projets des bâtiments L14. Ils seront démolis lors de la phase chantier du projet.

14.1.2 Situation projetée

14.1.2.1 Aménagements en phase chantier

14.1.2.1.1 Base vie du chantier

La base vie de la phase chantier du projet du L14 sera localisée sur une dalle bétonnée à proximité de l'emprise du projet.

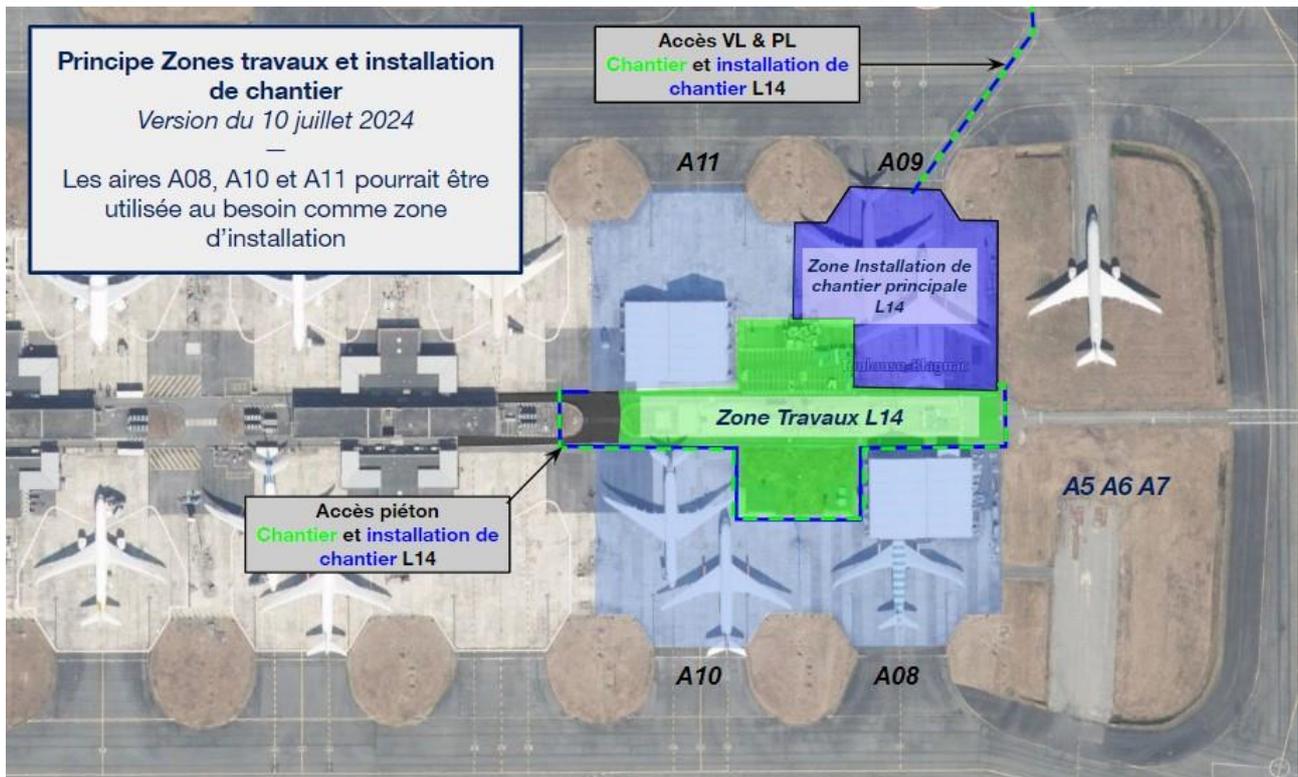


Figure 36 : Localisation de la base vie du chantier du projet 9

14.1.2.1.2 Réseaux

Le projet L14 sera raccordé aux réseaux existants sur le site au droit de la zone du projet. Une partie des réseaux existants sur l’emprise du bâti devra être déviée ou neutralisée. La localisation de ces réseaux à dévier ou neutraliser est présentée ci-dessous

Les plans et les réseaux d’eau incendie et eau potable associés avec le projet L14 sont disponibles en **annexe PJ 48**.

Le projet L14 sera localisé sur des aires avions initialement alimentées en carburant Jet A-1 au moyen d’un réseau enterré. Ce réseau a été inerté en 2023 par bétonnage des chambres de distribution et inertage des conduites à l’azote. Le projet L14 ne sera pas localisé sur le tracé de ces conduites comme indiqué sur le plan ci-dessous.

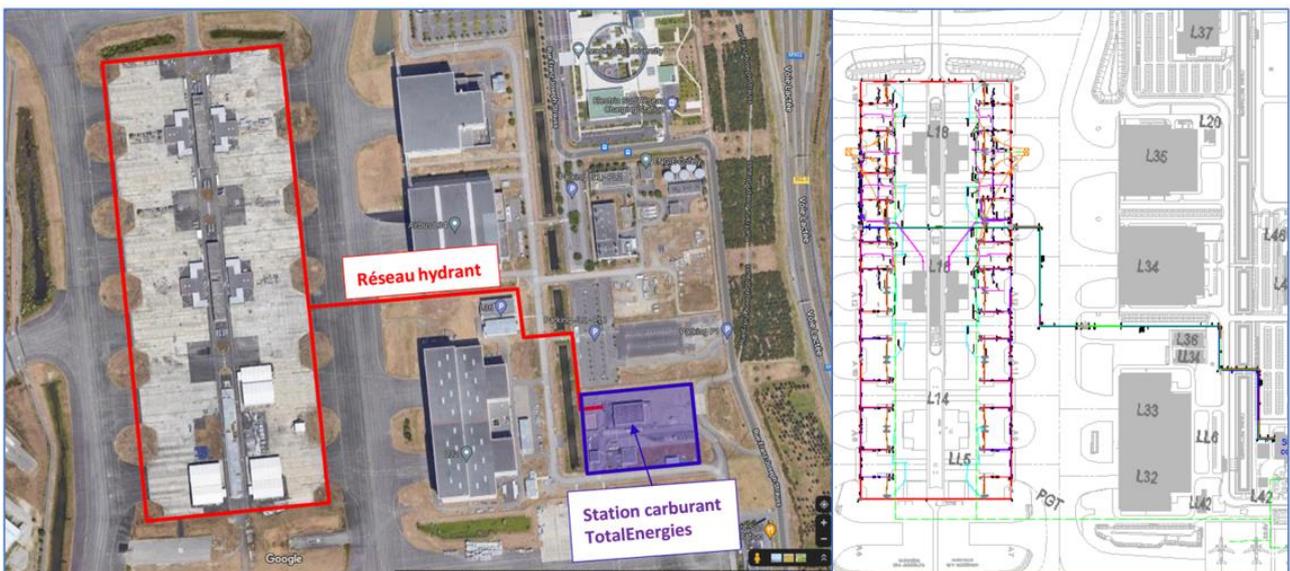


Figure 37 : Réseau hydrant inerté

14.1.2.2 Aménagements en phase d'exploitation

14.1.2.2.1 Description générale du projet

Le projet L14 porte sur la création d'un bâtiment central de 4 600 m² accompagné de deux groupes de production de 1 300 m² chacun ainsi que d'un bâtiment annexe de 1 000 m².

Les activités prenant place au sein des ateliers permettent la réalisation des derniers tests avion avant la livraison au client. Ces derniers tests incluent notamment des tests en vol.

Le plan du projet est présenté ci-dessous.

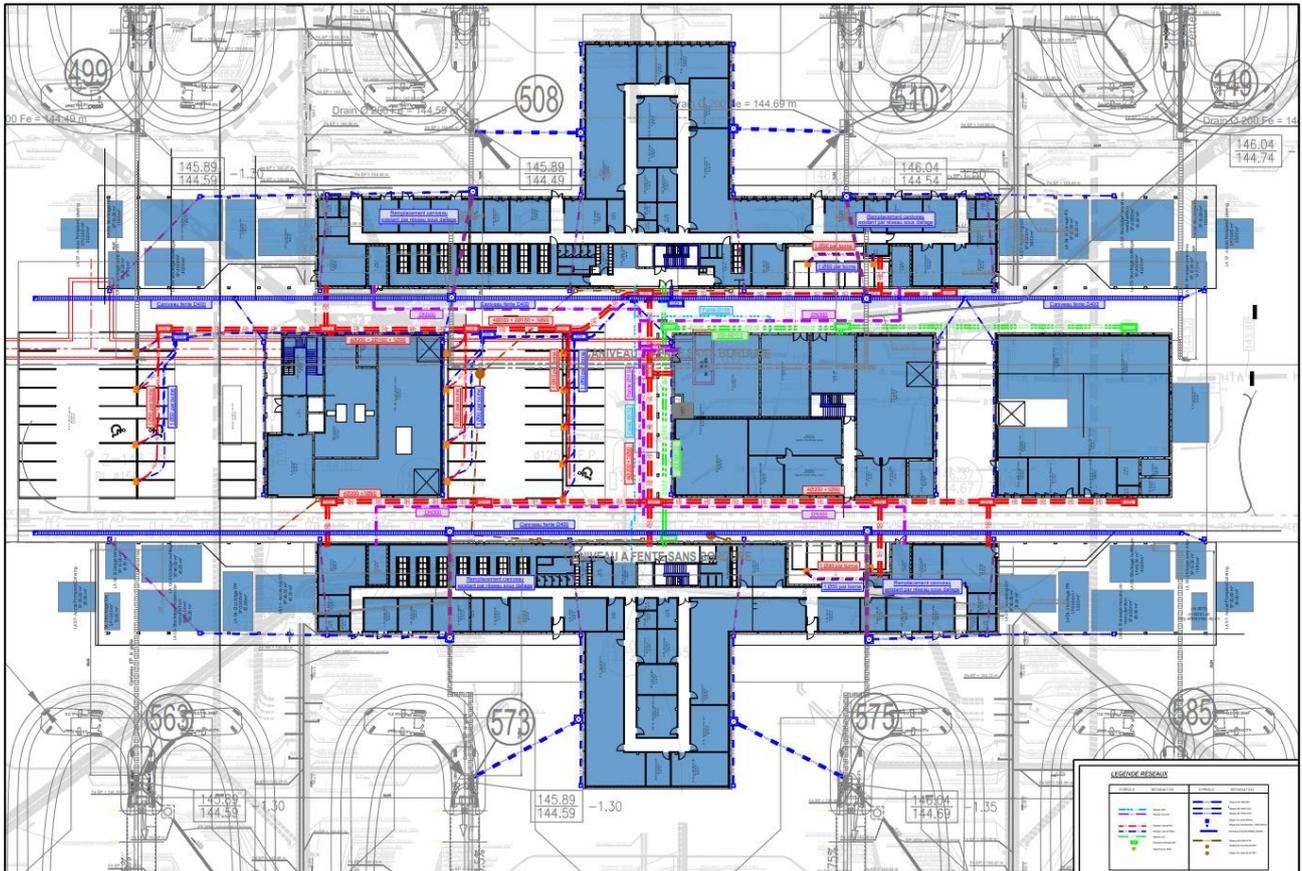


Figure 38 : Plan du bâtiment central et des groupes de production du projet L14 sur le site Jean-Luc Lagardère

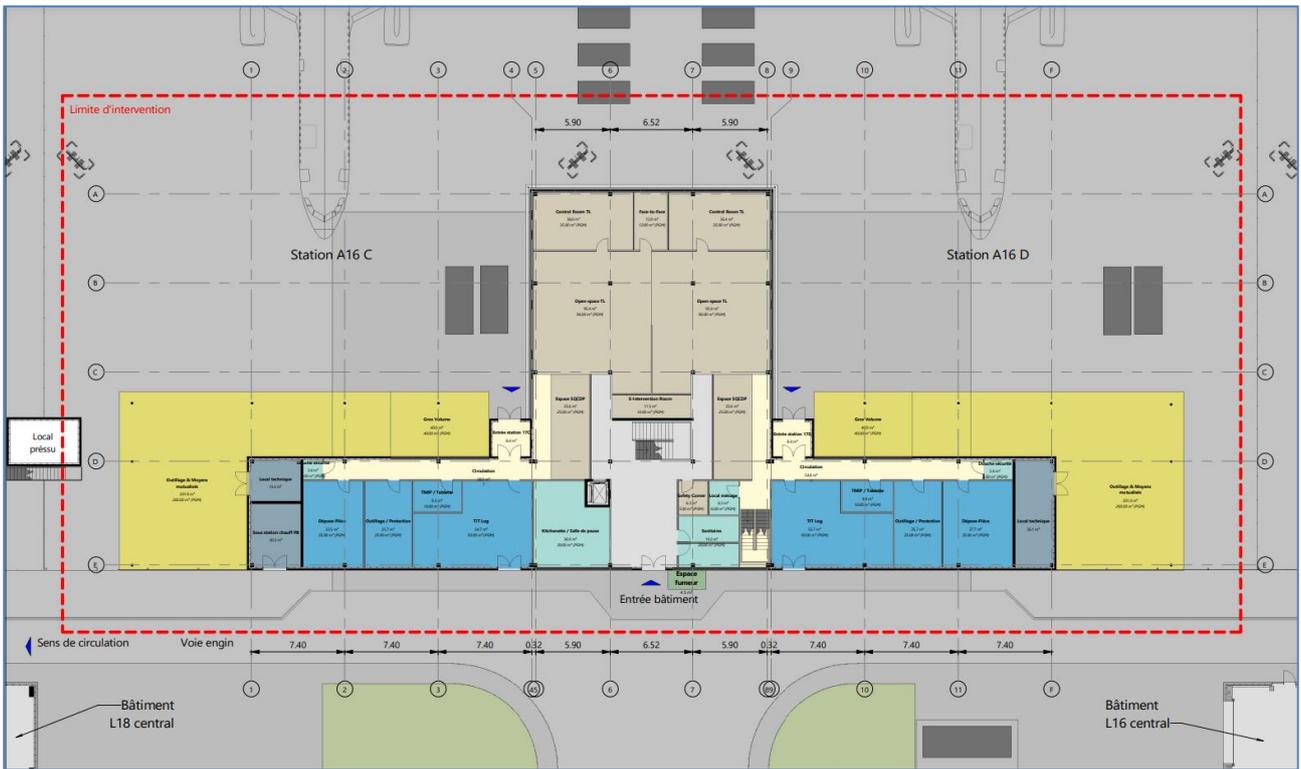


Figure 39 : Plan du bâtiment annexe (appelé L17) du projet L14 sur le site Jean-Luc Lagardère

14.1.2.2.2 Parcelles concernées par la phase d'exploitation

Les parcelles concernées par la phase d'exploitation du projet L14 sont présentées dans le tableau et la figure ci-dessous.

Commune	Section cadastrale	N° Parcelle cadastrale	Superficie (ha)
Blagnac	BZ	101	0,0124
		103	0,0109
		104	0,0541
		131	0,1750
		157	0,3237
		159	3,7672
		80	0,0480
		130	0,2384
	CB	132	0,1872
		136	0,0484
		138	0,4172
		232	0,4946
		235	0,0813
		237	1,1652
		242	1,3540
243	0,8650		
TOTAL			9,2426

Tableau 5 : Parcelles concernées par la phase d'exploitation du projet L14

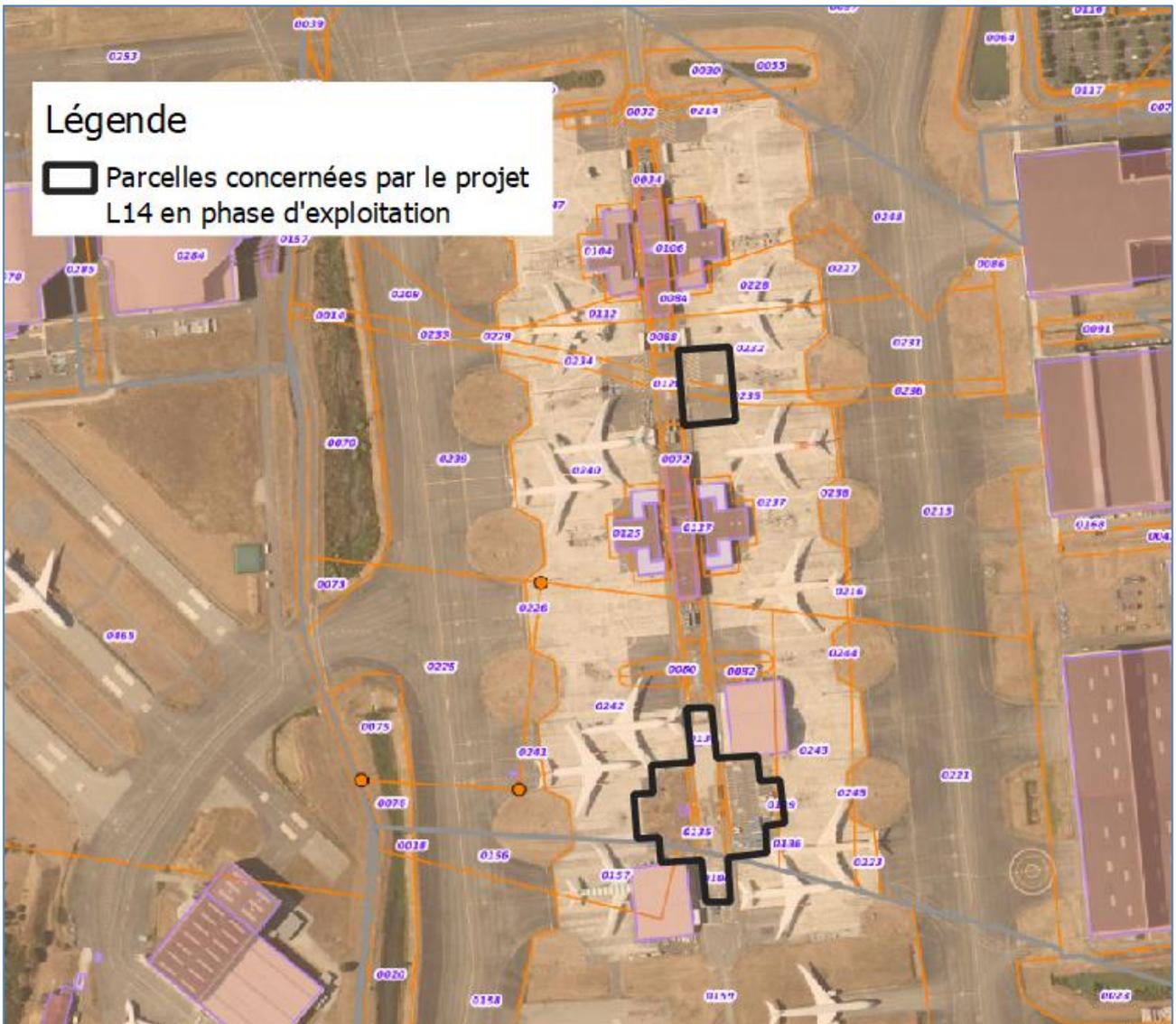


Figure 40 : Parcelles cadastrales concernées par le projet L14

14.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Dans le cadre du projet, des travaux de terrassement sont prévus pour la construction des bâtiments de bureaux. Ces travaux entraîneront un volume de déblais de 7 915 m².

15. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 13 : POSITION CAMPAGNE ESSAI ZEROE

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet ZEROe d'aire dédiée aux opérations au sol du démonstrateur A380.

15.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

15.1.1 Situation actuelle de l'aire d'implantation

En situation actuelle, la zone projet, nommée aire A03 est utilisée pour du stockage avion. Cette aire est constituée d'une dalle béton d'une superficie de 5730 m².

La localisation de la zone projet en situation actuelle au sein du site est présentée ci-dessous.



Figure 41 : Localisation de l'aire A03 sur le site Jean-Luc Lagardère

15.1.2 Situation projetée

En situation projetée, cette aire sera utilisée pour la réalisation des opérations suivantes :

- α Opérations de maintenance du ZEROe : consignation du système électrique, inertage des lignes d'hydrogène, vérification de fuite ;
- α Opérations nécessaires aux campagnes d'essai en vol ;
- α Opérations de remplissage d'hydrogène liquide ;

α Opérations de remplissage des réservoirs de l'A380 en kérosène.

Le projet entraînera une imperméabilisation des sols supplémentaire de 3 820 m² comprenant une salle de contrôle de 600 m².

Les nouvelles installations sur le site seront donc les suivantes :

- α L'HRS (Hydrogen Refueling Station) : principalement composé d'un stockage d'hydrogène liquide cryogénique d'une capacité maximale strictement inférieure à 14 m³ (861 kg).
- α Le GRE (Ground Refueling Equipment) : réseau de canalisation protégé thermiquement couplé à une zone technique qui permettra le transfert de l'hydrogène liquide du stockage du HRS vers le démonstrateur sol ou vol.
- α Deux cheminées de dégazage d'une hauteur d'environ 19 m. Chaque cheminée pourra être constituée de 2 ou 3 tuyaux distincts regroupés permettant de gérer différents flux de dégazage.
- α La salle de contrôle utilisée pour le monitoring des tests du démonstrateur – elle sera située dans un modulaire à proximité.

Les équipements existants conservés sont notamment :

- α Un système de drainage le long de l'aire A03 permettant de canaliser toute fuite potentielle.

La zone dans sa future configuration est présentée dans la figure ci-dessous :

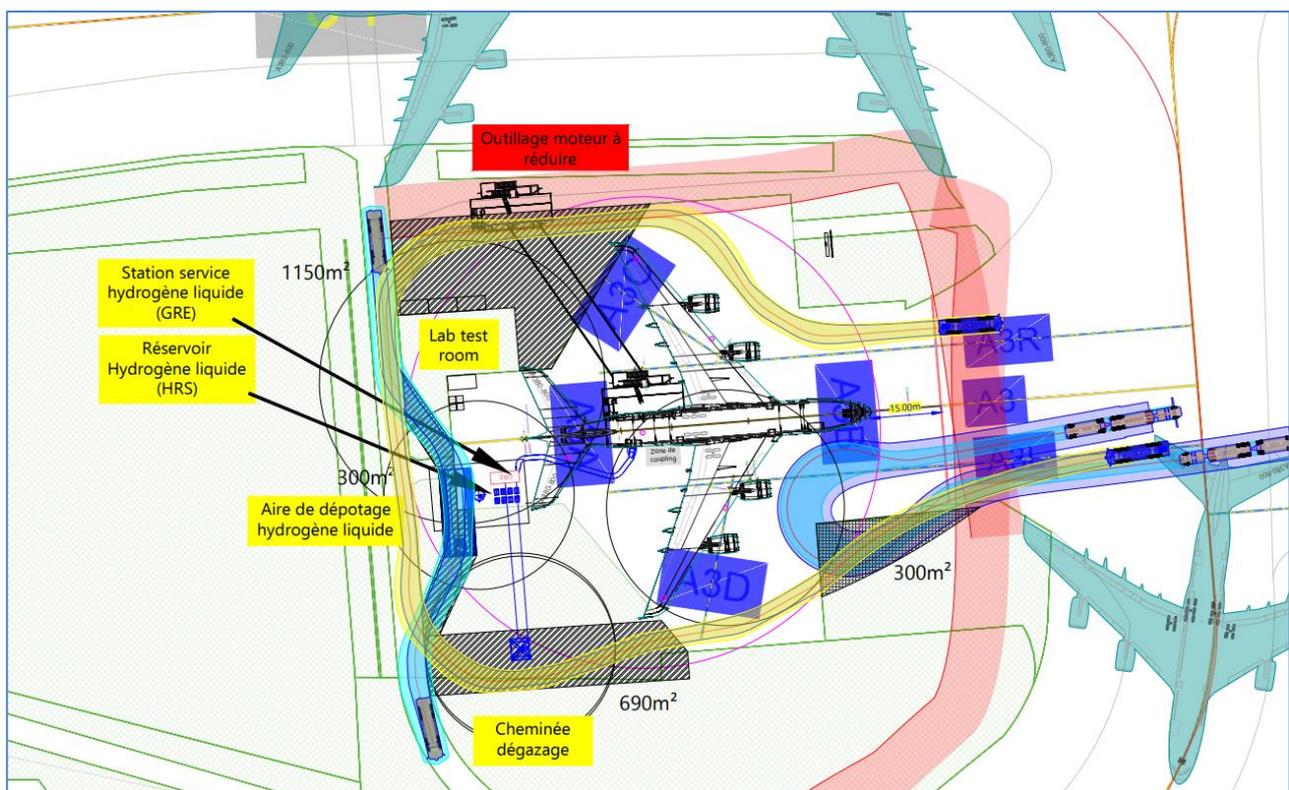


Figure 42 : Présentation du projet 13 : position campagne essai ZEROe

Les différentes opérations prévues d'être réalisées sont :

- α L'approvisionnement en LH2 par camion ;
- α Le stockage de LH2 et son transfert vers les installations de tests (test vol) ;
- α Le remplissage du réservoir du démonstrateur ;
- α Les vérifications pré et post vol ;
- α Les essais prototypes propulsifs (moteurs avions).

L'ensemble des opérations mettant en œuvre de l'hydrogène est piloté depuis la salle de contrôle (1 modulaire).

15.1.2.1 L'approvisionnement en LH2 par camion

15.1.2.1.1 Opération

Le réapprovisionnement en LH2 du stockage fixe au sol du HRS est prévu par transfert depuis un camion-citerne, sur une fréquence hebdomadaire. Cet approvisionnement sera réalisé sans que la quantité totale d'hydrogène stockée sur le site ne dépasse 1 tonne. Un système de gestion de l'inventaire permettra de s'assurer du respect de cette limite.

Lors de l'opération d'approvisionnement en LH2, le transfert s'effectuera en position de départ en marche avant du camion-citerne afin de permettre une évacuation rapide en cas d'incident.

15.1.2.1.2 Equipements

Le camion-citerne utilisé pour l'approvisionnement du stockage fixe du HRS aura une capacité maximale de 48 m³ d'hydrogène liquide.

Le raccordement de la citerne au stockage fixe se fera au moyen d'un flexible. Un système de fermeture automatique de la vanne du camion-citerne permettra de réduire au maximum les risques de perte de confinement.

15.1.2.2 Le stockage de LH2

15.1.2.2.1 Fonctions

L'installation projetée comporte 9 fonctions principales représentées dans le schéma suivant.

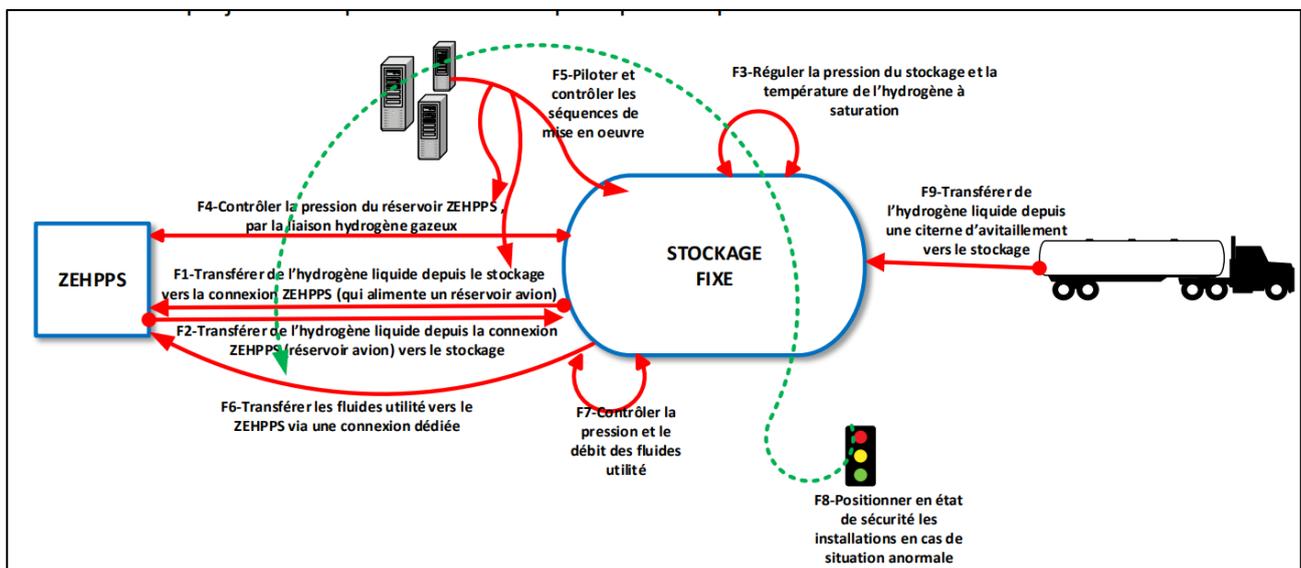


Figure 43 : Schéma de fonctionnement du stockage de LH2 sur l'aire A03

Les fonctions sont détaillées ci-après :

- α F1-Transférer de l'hydrogène liquide depuis le stockage vers la connexion ZEHPPS (qui alimente un réservoir avion). Il s'agit de la mission principale de l'installation projetée, à savoir remplir les stockages bord (Airbus A380 Demo) à partir d'un stockage tampon d'hydrogène liquide à température de saturation (-252°C sous 1 atmosphère) à travers des lignes composées d'éléments rigides et flexibles, d'une longueur totalisant 40 mètres, aptes à garder l'état thermodynamique de l'hydrogène. Le moyen envisagé est de créer une différence de pression entre le ciel gazeux du réservoir embarqué et celui du stockage fixe ;

- α F2-Transférer de l'hydrogène liquide depuis la connexion ZEHPPS (réservoir avion) vers le stockage. Cette fonction constitue le mouvement inverse de la fonction décrite en F1. Elle suit le même mode opératoire et contraintes associées. Si l'état thermodynamique ou la quantité d'hydrogène est incompatible avec son « restockage » vers les installations sol, il sera évacué directement en cheminée avec les mêmes précautions que celles décrites en F1 ;
- α F3-Réguler la pression du stockage et la température de l'hydrogène à saturation. Elle consiste soit à maintenir, ou monter ou baisser la pression du stockage. En phase d'attente, la pression est stable, et conduit à un dégazage de très faible débit ;
- α F4-Contrôler la pression du réservoir ZEHPPS, par la liaison hydrogène gazeux. Il faut assurer la pressurisation du réservoir bord et sa dépressurisation, y compris dans des situations dégradées ;
- α F5-Piloter et contrôler les séquences de mises en œuvre. Il s'agit de tout le système de contrôle, de mesure et de commande des fonctions mises en œuvre ;
- α F6-Transférer les fluides « utilité » vers le ZEHPPS via une connexion dédiée. Il s'agit d'une connexion complémentaire de fluides gazeux vers l'avion pour des opérations d'assainissement ou de maintenance ;
- α F7-Contrôler la pression et le débit des fluides « utilité ». Cette fonction permet de gérer la fourniture des fluides décrits en F6 à l'aide de l'installation sol ;
- α F8-Positionner en état de sécurité les installations en cas de situation anormale. Cette fonction regroupe tous les moyens mis en œuvre pour positionner en état sûr l'installation sol en situation d'urgence ;
- α F9- Transférer de l'hydrogène liquide depuis un camion-citerne vers le stockage. Cette fonction regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre pour transférer l'hydrogène liquide depuis une citerne routière vers le stockage fixe sol ;

Le stockage d'hydrogène peut subir des pertes suite à différents phénomènes :

- α Du phénomène de boil-off (phénomène d'évaporation) qui se produit au niveau du stockage fixe de LH2 et du réservoir LH2 sur avion (émission de l'ordre de quelques kilogrammes par jour) ;
- α Du phénomène de vaporisation de LH2 au moment du remplissage de ces réservoirs (1 remplissage par semaine pour le réservoir fixe, 3 remplissages de réservoirs par semaine pour les essais). Ces émissions d'hydrogène seront captées, collectées et dirigées vers deux cheminées pour des raisons de sécurité.

15.1.2.2.2 Opérations

L'installation projetée met en œuvre un ensemble de processus discontinus, décrits ci-après :

- α Remplissage du stockage sol en hydrogène liquide ;
- α Approvisionnement des stockages Gaz : il s'agit principalement de rotation de bouteilles de gaz haute pression, par ensembles appelés « cadres » de 9 à 18 bouteilles de 50 litres unitaire, de fluides composés essentiellement d'azote et hydrogène. Il est prévu une rotation par semaine environ ;
- α Conditionnement des lignes de remplissage : avant de procéder au transfert de liquide, il est nécessaire de préparer l'ensemble des tuyauteries pour que l'ambiance soit apte à recevoir de l'hydrogène liquide. Le seul gaz compatible étant l'hydrogène gazeux, une évacuation des gaz résiduel est réalisée par un balayage à l'hydrogène gazeux, avec un rejet en cheminée d'une élévation de 19 mètres environ, avec un faible débit de rejet. Dans le cas où un gaz incompatible avec l'hydrogène est présent dans les circuits mis en œuvre, un balayage préalable avec de l'azote, ou par tirage au vide (pour les liaisons de faible volume) sera réalisé ;
- α Connexion au système avion : un système de « couplings » permet le raccordement aux interfaces avion, avec d'un côté l'alimentation en hydrogène liquide, et de l'autre la collecte du dégazage. Lors de cette phase, une connexion type information permet la communication entre l'avion et le système sol, afin de coordonner les opérations et de prendre des actions de sécurité le cas échéant ;

- α La mise en froid des circuits puis le transfert de liquide. Afin de procéder au transfert de LH2, il est nécessaire de préparer thermiquement les tuyauteries impliquées par une phase progressive de mise en température. Une fois, les critères atteints, le transfert proprement dit peut-être lancé ;
- α A l'issue du transfert d'hydrogène liquide (dès l'atteinte du niveau de remplissage requis des réservoirs avion), il est nécessaire d'évacuer l'hydrogène présent dans les tuyauteries sous forme liquide et gaz afin de les déconnecter en toute sécurité. Chaque rejet est collecté et évacué dans une zone apte à sa diffusion sûre (cheminée de 19 m de hauteur).
- α Déconnexion des couplings.

15.1.2.2.3 Equipements

Le HRS sera constitué principalement de :

- α Un stockage d'hydrogène liquide d'une capacité maximale strictement inférieure à 14 m³, de forme cylindrique, disposé en version verticale au sol ;
- α Un réseau de canalisations, protégées thermiquement par une coque isolante, ou double enveloppe, avec des organes techniques de type robinets de commandes manuels ou pilotés, détendeurs de gaz, clapets de non-retour, soupapes de surpression, échangeurs à air, et instrumentation associée. Ce sous-ensemble est regroupé dans une structure de type cadre de conteneur ISO 20 pieds de dimension 6m x 2,5m x 2,5m, nommé GRE, d'une masse totale inférieure à 20 tonnes. Le GRE regroupera également un petit local technique contenant de l'électronique de commande. Ce GRE pourra être acheminé par porte-conteneur et déchargé par un chariot ou autre moyen de levage dédié ;
- α Un système de liaisons semi-flexibles de 40m de long et outillage de manutention afin de pouvoir connecter le GRE au système avion ;
- α Un ensemble de cadres de bouteilles utilités (au maximum 8) contenant des gaz stockés à 200 bars (hydrogène, nidron, azote, hélium). L'hydrogène gazeux pourra être conditionné à des pressions pouvant aller jusqu'à 700 bars ;
- α Un système de réchauffage de l'ensemble du tank (d'un volume strictement inférieur à 14 m³) via un réchauffeur électrique ;
- α Deux cheminées de dégazage de 19m d'altitude.

Les équipements sont représentés schématiquement ci-dessous :

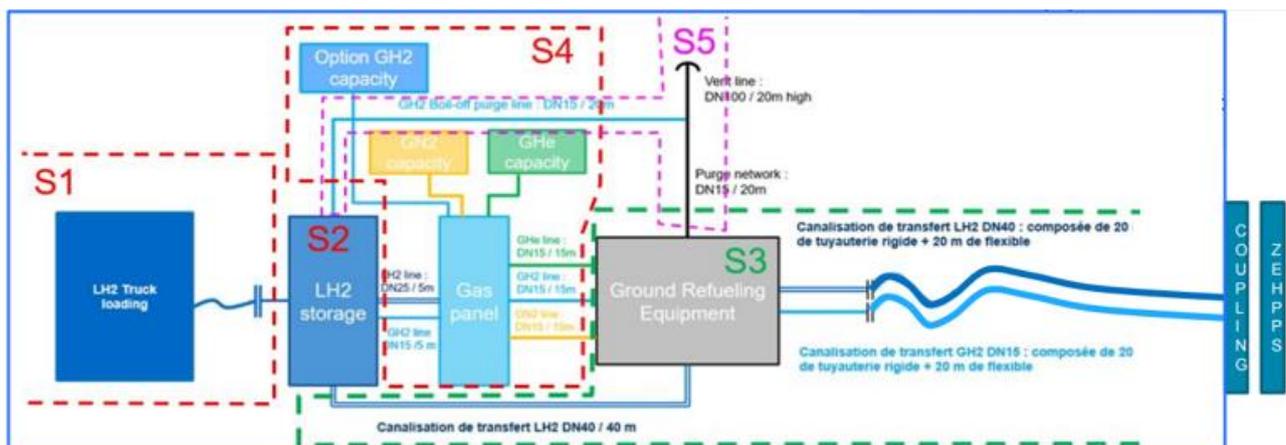


Figure 44 : Schématisation des équipements de stockage de LH2

La quantité maximum d'hydrogène liquide présent dans le HRS est dépendante du volume maximum de la cuve de stockage soit strictement inférieure à 14 m³ (quantité inférieure à 1 tonne⁵).

La conception et la fourniture du stockage fixe sol et du GRE seront réalisées par Ariane Group.

⁵ Sur la base d'une masse volumique de 0,0708 kg.L-1 pour l'hydrogène liquide à une température de – 253°C

15.2 DESCRIPTION DES ZONES CONNEXES AUX OPERATIONS

15.2.1 La salle de contrôle

La salle de contrôle sera aménagée sans un bâtiment modulaire.

Elle sera reliée au réseau électrique existant et au réseau d'eau potable du site, notamment pour l'usage des sanitaires qui seront le poste le plus consommateurs en eau du site (170 m³ par an).

15.2.2 Les locaux/zones techniques

Les zones techniques se trouvent à proximité de cette aire. Elles accueilleront les locaux suivants :

- α*** un local transformateur existant ;
- α*** un local TGBT ;
- α*** une ou plusieurs zones de charge pour équipements / engins électriques dont le nombre et les emplacements n'ont pas encore été définis et qui respectera les dispositions de l'arrêté ministériel du 03 août 2018 pour la rubrique 2925 de la nomenclature ICPE et l'arrêté préfectoral du site de Jean-Luc Lagardère ;
- α*** une zone de stationnement des équipements / engins électriques qui respectera les dispositions citées précédemment.

15.2.3 Zone déchets

Une zone de tri des déchets sera localisée au niveau de l'aire ainsi qu'à proximité de la salle de contrôle.

15.3 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Au regard des surfaces imperméabilisées, l'aménagement de l'aire pour les opérations en lien avec le projet ZEROe entraînera un volume de déblais de 5 423 m³.

16. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET 7 : ADAPTATION DU HANGAR L34 POUR LE PROJET ZEROE

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet d'adaptation du hangar L34 au projet ZEROE.

16.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

16.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, le hangar L34 est affecté à l'assemblage des avions de transports Airbus de type « Beluga XL ».

La localisation de ce hangar est présentée ci-dessous.

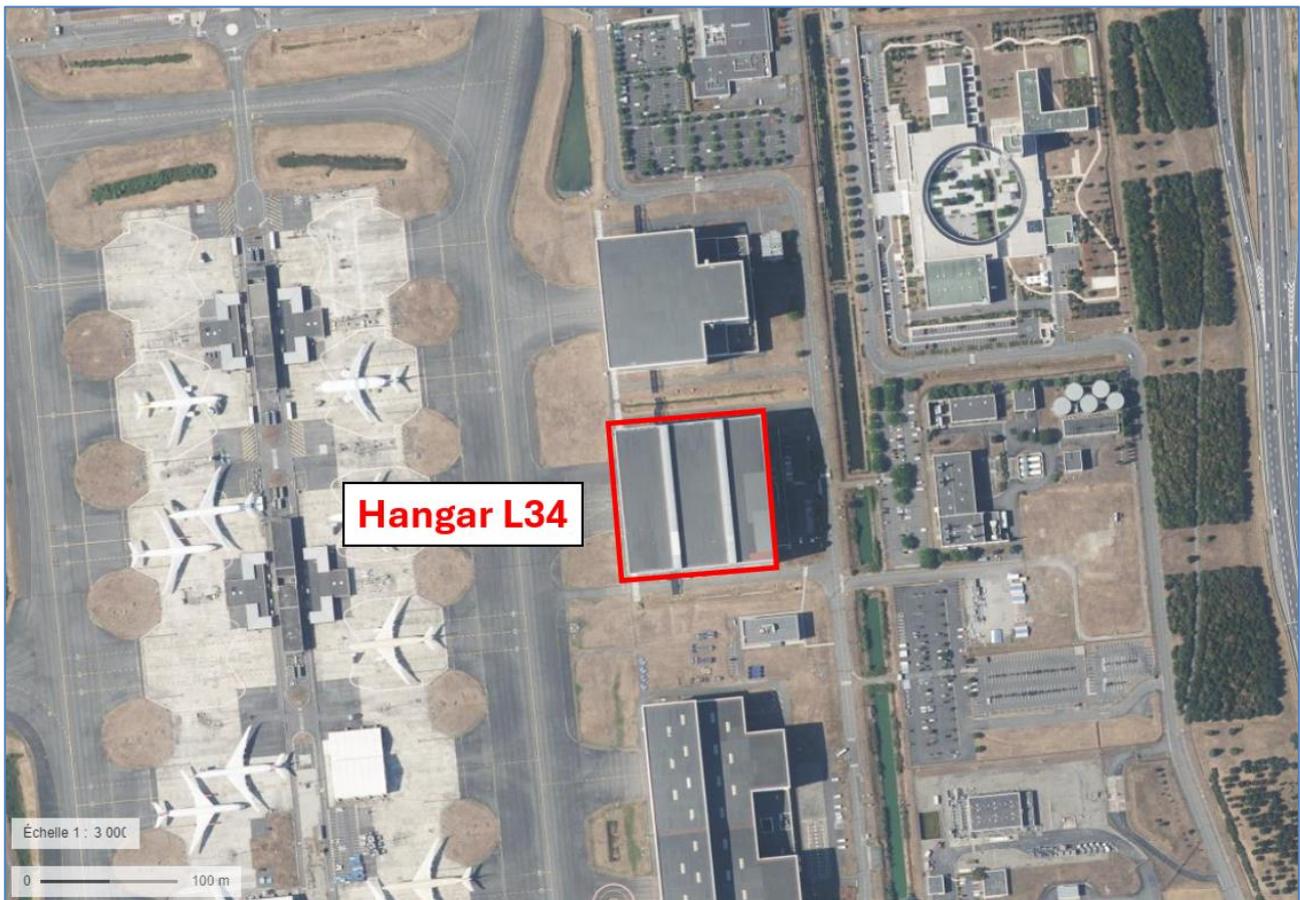


Figure 45 : Localisation du Hangar L34 sur le site Jean-Luc Lagardère

Ce hangar dispose d'un emplacement avion. Il représente une emprise au sol d'environ 10 000 m² et mesure environ 45 m de hauteur. L'accès de l'appareil se fait selon un axe ouest-est. Une partie du bâtiment accueille des locaux de type bureaux, vestiaires, sanitaires dans une bande nord-sud implantée à l'est du bâtiment.

16.1.2 Situation projetée

16.1.2.1 Préparation de l'A380

16.1.2.2 Opérations en amont de l'entrée au sein du hangar

Lors des rentrées prévues pour la préparation de l'appareil, les opérations suivantes seront réalisées en amont :

- α Circuit kérosène : vidange des réservoirs de kérosène jusqu'à l'impompable (environ 1 000 litres résiduels dans l'appareil). L'élimination des gaz d'hydrocarbures sera réalisée par extraction à travers la ventilation ;
- α Circuit hydrogène (FC) : dépressurisation des réservoirs à hydrogène et vidange complète et l'inertage de l'ensemble des canalisations dans lesquelles circule l'hydrogène (opération réalisée au niveau l'ERUF). Dans cette configuration, l'A380 rentrera dans le hangar L34 sans présence d'hydrogène dans ses réservoirs.

16.1.2.3 Equipements

De l'hydrogène gazeux étant susceptible d'être utilisée pour les phases de tests d'étanchéité des circuits, une ventilation spécifique et une détection d'hydrogène seront maintenues.

En l'absence de kérosène dans les réservoirs, les caniveaux de drainage, la protection basse ainsi que les équipements mobiles pour détection de fuite initialement prévus ne seront plus nécessaires.

Des plateformes de travail seront positionnées autour de l'A380 dans le hangar.

Un cadre mobile, sera utilisé pour apporter au besoin les gaz industriels nécessaires aux opérations. Hors utilisation le système cadre mobile sera disposé à l'extérieur du bâtiment, à 10 m minimum de l'appareil stationné dans le hangar.

16.1.2.4 Produits mis en œuvre

Pour la réalisation des opérations de préparation de l'A380, les principales matières utilisées sont listées ci-dessous :

- α Dégrippants, huiles en quantités minimales ;
- α Des gaz industriels : hydrogène, nidron, azote, hélium. Un cadre mobile, sera utilisé pour apporter au besoin les gaz industriels nécessaires aux opérations. Hors utilisation le système cadre mobile sera disposé à l'extérieur du bâtiment, à 10 m minimum de l'appareil stationné dans le hangar.

16.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Dans le cadre du projet d'adaptation du hangar L34, aucune imperméabilisation des sols ou travaux de terrassement n'est prévu.

17. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET 15 : TRAVAUX COMPAS SINGLE AISLE

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de travaux au niveau de la zone Compas pour les avions Single Aisle.

17.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

17.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone projet est utilisée dans le cadre du réglage des appareils de navigation des avions de type Single Aisle.

La localisation de cette zone est présentée ci-dessous.



Figure 46 : Zone Compas SA en situation actuelle

17.1.2 Situation projetée

En situation projetée, l'activité réalisée au sein de cette zone ne sera pas modifiée.

Les travaux réalisés au niveau de cette zone consistent en le remplacement du réseau enterré d'eaux pluviales en béton armé par un réseau en béton fibré et plastique et en l'arrêt ou le dévoiement de certains réseaux existants.

Le plan ci-dessous présente les réseaux qui seront arrêtés, modifiés ou dévoyés dans le cadre du projet.

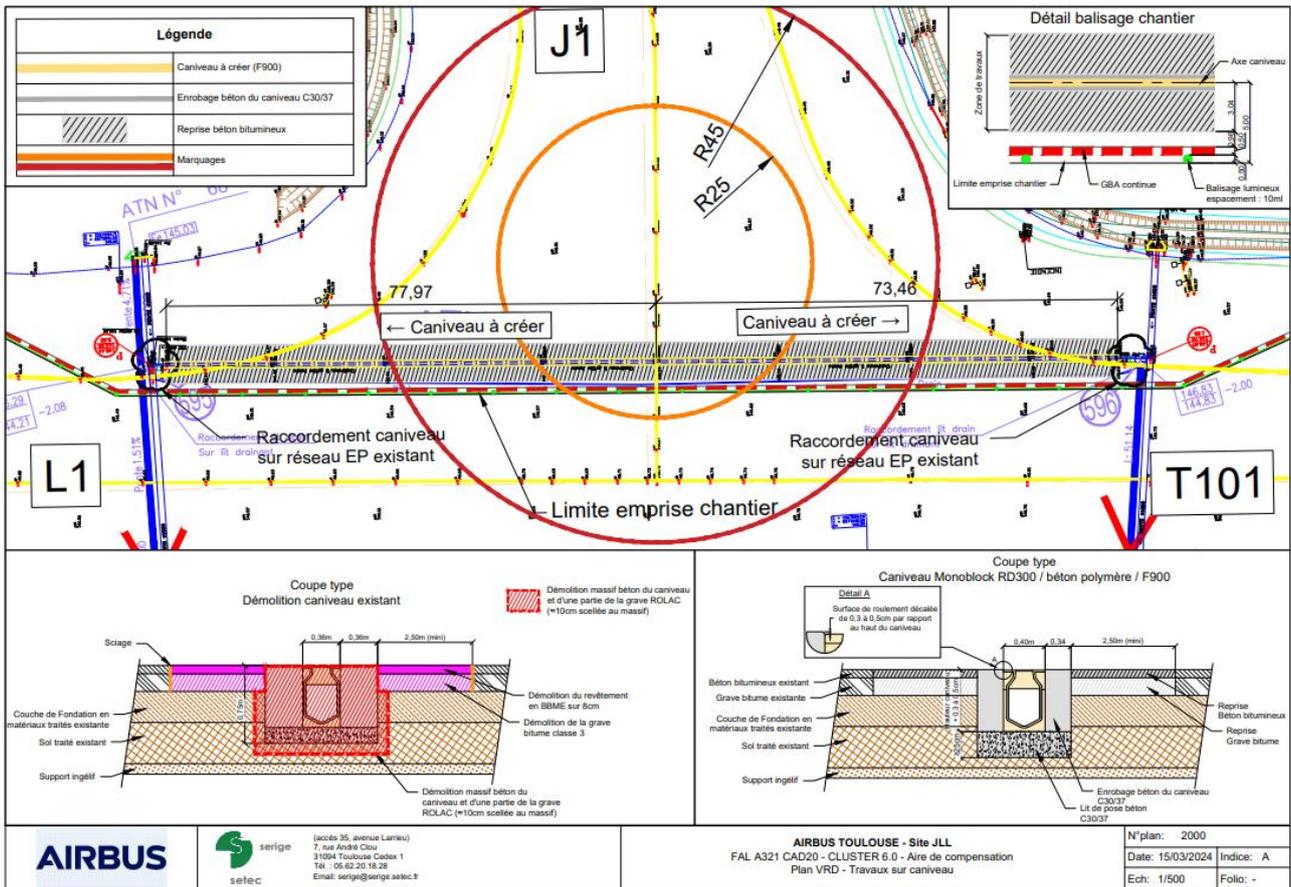


Figure 47 : Plan des travaux du projet 15

17.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Les travaux réalisés dans le cadre du projet n’entraîneront aucune imperméabilisation supplémentaire ou de terrassement.

18. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 23 : AGRANDISSEMENT D'UNE ROUTE

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet d'agrandissement de la route.

18.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

18.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la route existante est une route à une voie présentée ci-dessous.



Figure 48 : Présentation de la route en situation actuelle

18.1.2 Situation projetée

Le projet d'agrandissement de la route consiste en un doublement de la voie existante et en la création d'un accès au niveau du bâtiment L02 comme présenté ci-dessous.

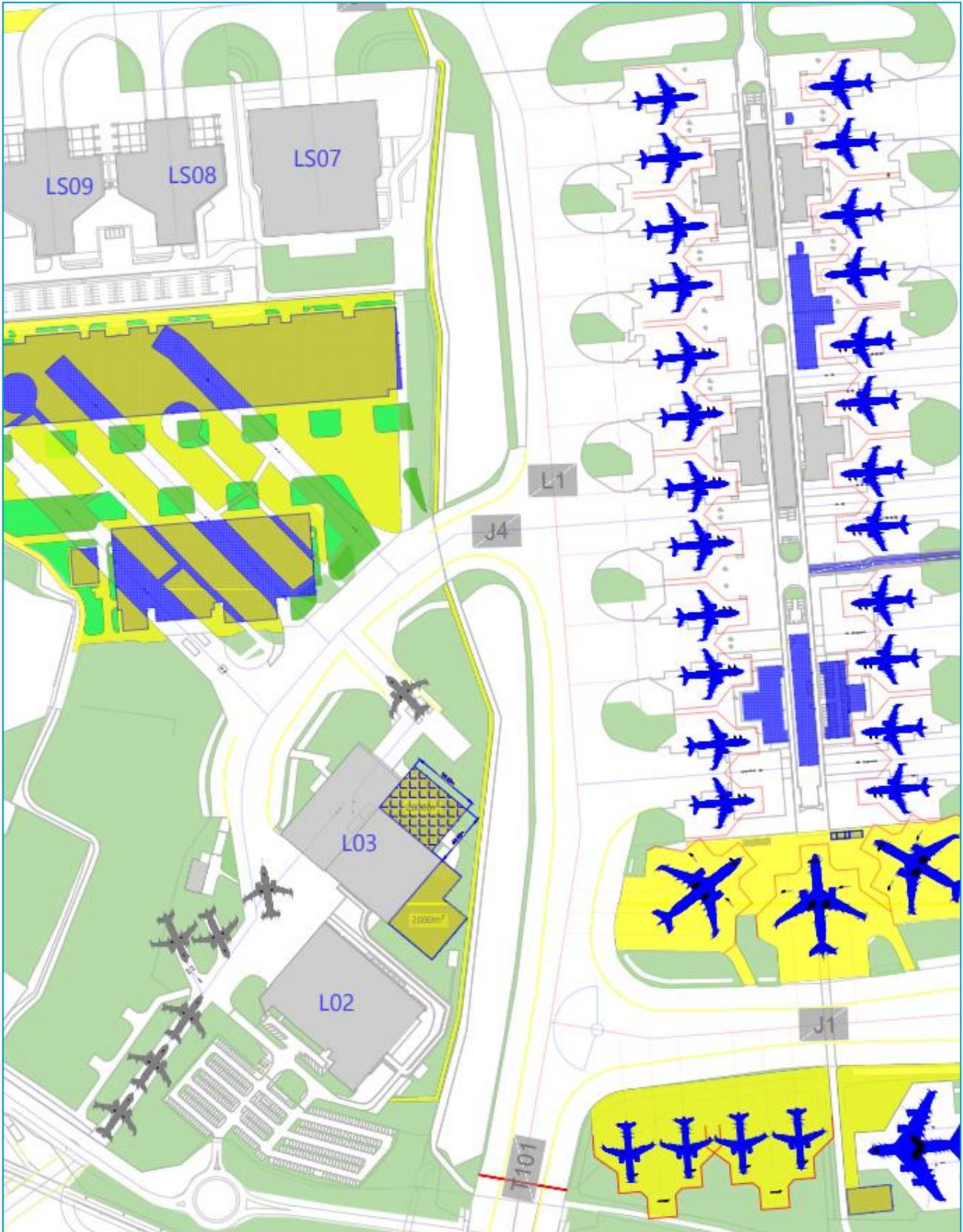


Figure 49 : Projet d'agrandissement de la route existante

Ce projet entraînera une imperméabilisation supplémentaire de 3 900 m².

18.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Les travaux réalisés dans le cadre du projet d'agrandissement de la route nécessiteront des travaux de terrassement avec un volume de déblais de 5 537 m³.

19. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 21 : CREATION ROUTE PARKING P1

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de route parking P1.

19.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

Le projet de création de route de liaison sera réalisé au nord du bâtiment L33 et comportera trois éléments, la création d'une surface routière de 1 010 m², la création d'une surface piétonne de 175 m² et la réfection d'une couche de roulage déjà imperméabilisée de 800 m².

La localisation de ce projet est présentée ci-dessous.

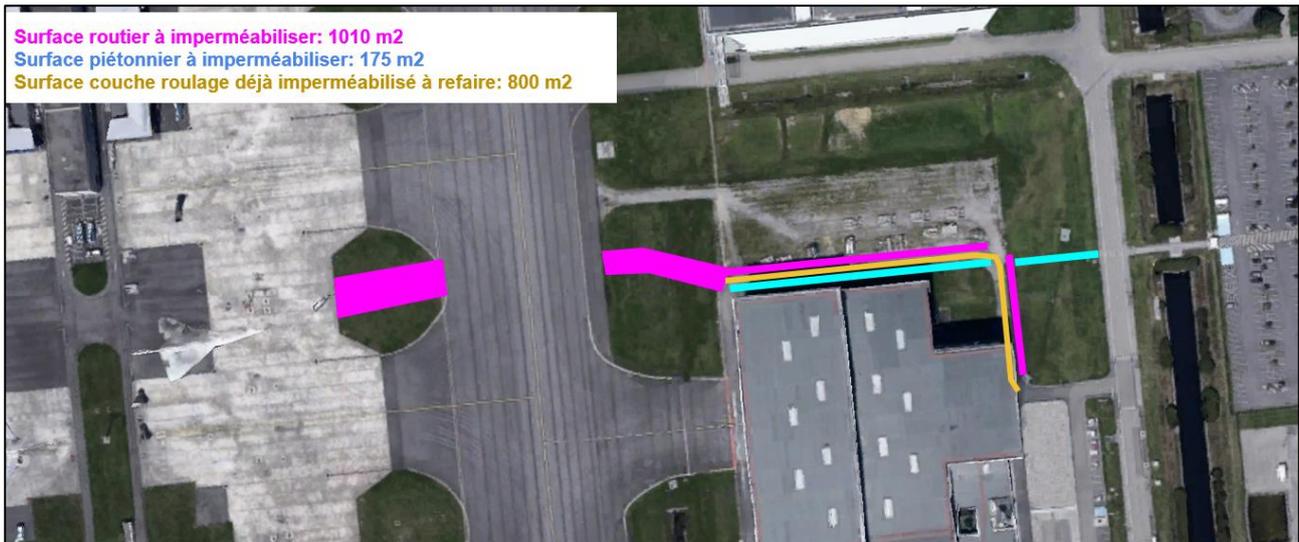


Figure 50 : Localisation du projet de construction de route parking P1

Cette route permettra la connexion entre le parking P1 et les aires avions A321.

19.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Le projet de route parking P1 entraînera une imperméabilisation de 1 085 m². Ces opérations entraîneront l'excavation de 1 191 m³ de terres.

Le projet de route nécessitera la réutilisation de 5 000 m³ de terres provenant des déblais des autres projets du SDI.

20. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 5 : REFECTION DE TAXIWAYS ET MARQUAGES/CATADIOPTRES

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de réfection de taxiways et marquages/catadioptrés.

20.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

Le projet consistera en une réfection de l'ensemble des taxiways du site, comprenant une mise à jour du marquage des voies et l'installation de catadioptrés.

20.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Le projet de réfection de taxiways n'entraînera ni travaux de terrassement ni d'imperméabilisation supplémentaire.

21. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 20 : CREATION D'UN PARKING SILO P76/P7

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet de création de parking silo P76/P7.

21.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

21.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone du projet correspond au parking P76/P7 comme présenté ci-dessous.



Figure 51 : Zone du projet de parking silo en situation actuelle

21.1.2 Situation projetée

Dans le cadre du projet ASM3, le parking existant à proximité du L09 sera entièrement démoli. Pour combler la perte de place de stationnement, un parking silo de 4 étages est prévu à l'emplacement du parking P6/P7 du site. Ce parking occupera une emprise au sol de 3 300 m² pour une surface de plancher de 16 400 m².

Les dispositions constructives de ce parking seront identiques à celle du parking M61 présent sur le site de Saint-Martin-du-Touch.

Le projet sera aménagé sur la majeure partie du parking existant sans imperméabilisation supplémentaire des sols.

21.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Les travaux de terrassement en lien avec le projet de parking entraîneront un volume de déblais de 4 685 m³.

22. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 18 : AGRANDISSEMENT DE LA ZONE DE STOCKAGE DECHETS (PADI).

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet d'agrandissement de la zone de stockage déchets.

22.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

22.1.1 Situation actuelle

En situation actuelle, la zone PADI est une zone imperméabilisée au nord du site et utilisée comme une zone de stockage temporaire des déchets du site avant leur transfert vers le site Clément Ader.

La zone en situation actuelle est présentée ci-dessous.



Figure 52 : Zone PADI en situation actuelle

Cette zone permet le stockage de déchets non dangereux sous forme de benne (métal, bois, ...). Les déchets dangereux sont stockés dans une armoire spécifique sur rétention.

Les côtés ouest et sud de la zone PADI présentent un merlon d'une hauteur de 3 m en limites séparatives du site.

22.1.2 Situation projetée

En situation projetée, le projet d'agrandissement sera réalisé au nord de la zone actuelle, sur une surface déjà imperméabilisée, comme présenté ci-dessous.



Figure 53 : Zone PADI en situation projetée

Associé à cet agrandissement de la zone, des aménagements de zones de stockage fixes sont prévus :

- α Un stockage de bois en parpaing de 4,2 m de hauteur sans toiture et ouvert sur la face nord ;
- α Un local de stockage de matériels de 12,7 m de long, 4,88 m de large et 3,5 m de hauteur.

Les schémas de principes de ces zones de stockages sont présentés ci-dessous.

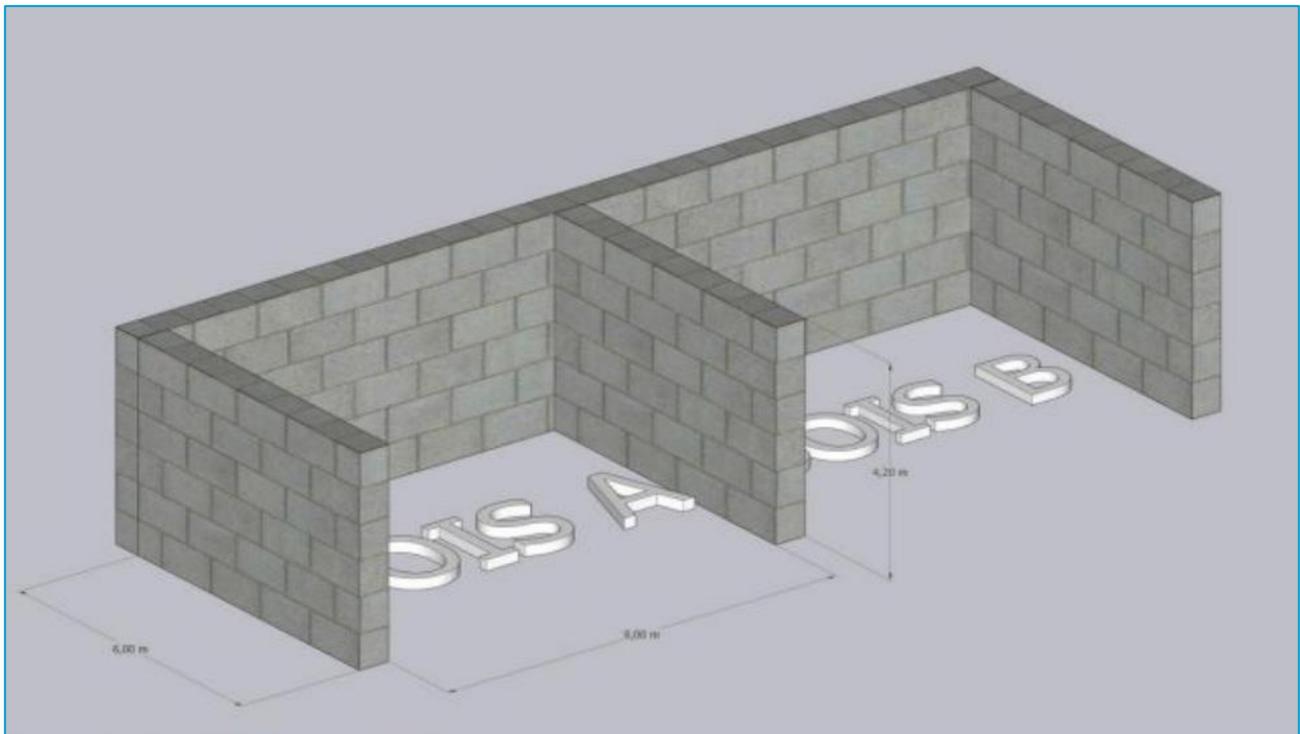


Figure 54 : Zone de stockage bois en situation projetée

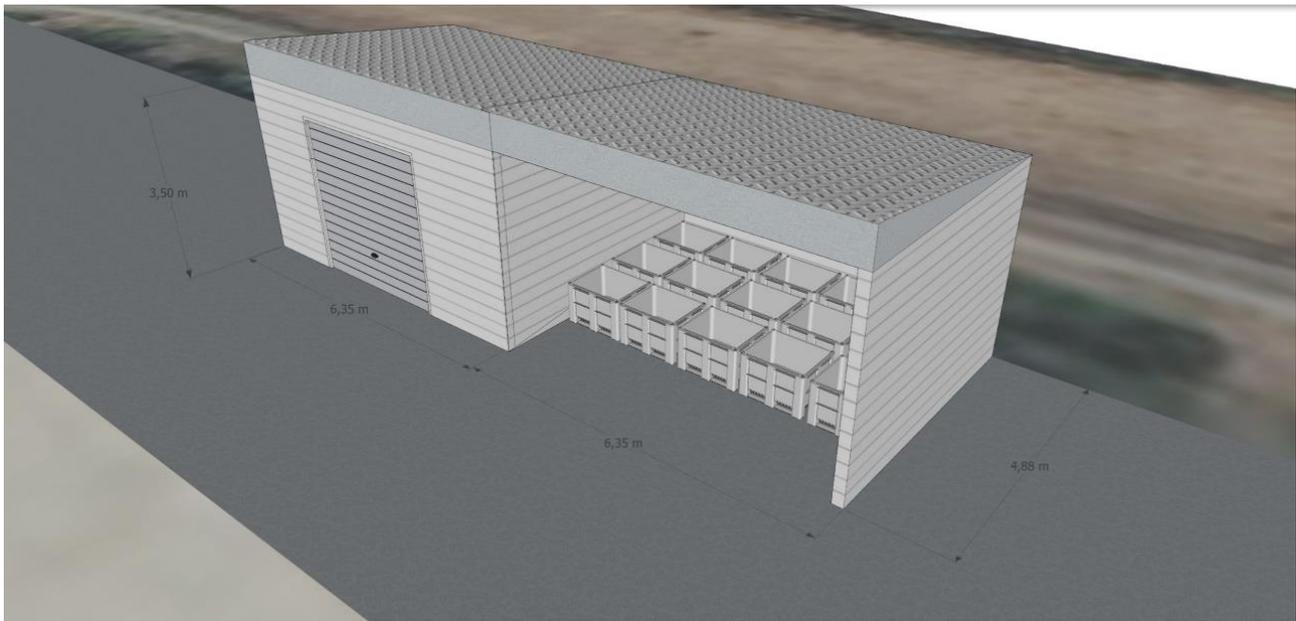


Figure 55 : Local de stockage matériel en situation projetée

22.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Le projet d'agrandissement de la zone de stockage déchets n'entraînera pas de travaux de terrassement. Cet aménagement sera à l'origine de la création de déblais sur 0,6 m de profondeur pour la création de dallage béton en lieu et place de l'enrobé existant à l'entrée de la zone PADI.

23. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET 24 : APIIC AGRANDISSEMENT SES L03B

Un plan à une échelle appropriée fourni avec les plans réglementaires en **annexe PJ 48** permet de repérer l'ensemble des installations projetées sur le site en lien avec le projet d'agrandissement du bâtiment L03B.

23.1 DESCRIPTION DES OPERATIONS ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

23.1.1 Situation actuelle

Le bâtiment L03B est aujourd'hui occupé par des activités industrielles de recherche et développement sur des systèmes propulsifs.

Le site de Saint-Eloi Satellite dans sa configuration actuelle est présenté ci-dessous.



Figure 56 : Site de Saint-Eloi Satellite en situation actuelle

Le site de Saint-Eloi Satellite est actuellement un site administrativement indépendant. Ce site étant indépendant, il ne bénéficie pas du système de chauffage (réseau de chaleur du site Jean-Luc Lagardère). Il dispose d'une chaudière de 300 kW au L02.

23.1.2 Situation projetée

L'objectif du projet est de sécuriser une surface de validation des solutions industrielles d'intégration en série des futurs ensembles propulsifs.

Ce projet permettrait le regroupement du bâtiment L03B existant avec l'extension.

La localisation de cette extension est présentée ci-dessous.



Figure 57 : Localisation du projet 24 en situation projetée

Cette extension entraînera une imperméabilisation supplémentaire de 2 200 m² pour la création d'un bâtiment présentant une emprise au sol de 2 200 m².

Le plan de masse de ce projet est présenté ci-dessous.



Figure 58 : Plan de masse du projet d'extension du L03B

En situation future, Airbus souhaite intégrer les activités du site de SES à l'Autorisation environnementale du site de Jean-Luc Lagardère en fusionnant administrativement les activités du site de SES au site de Jean-Luc Lagardère compte tenu de la proximité géographique, et de la présence de ces installations SES au sein même de la ZAC Aéroconstellation et bénéficient des Equipements d'Intérêt Général présents sur cette dernière. La chaudière existante ne sera pas modifiée par le Schéma Directeur Industriel.

23.2 MOUVEMENTS DE TERRES EN LIEN AVEC LE PROJET

Les travaux de terrassement en lien avec le projet d'agrandissement du L03B entraîneront un volume de déblais de 3 124 m³.



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

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