

# Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale

## PJ N°7 : Présentation Non Technique

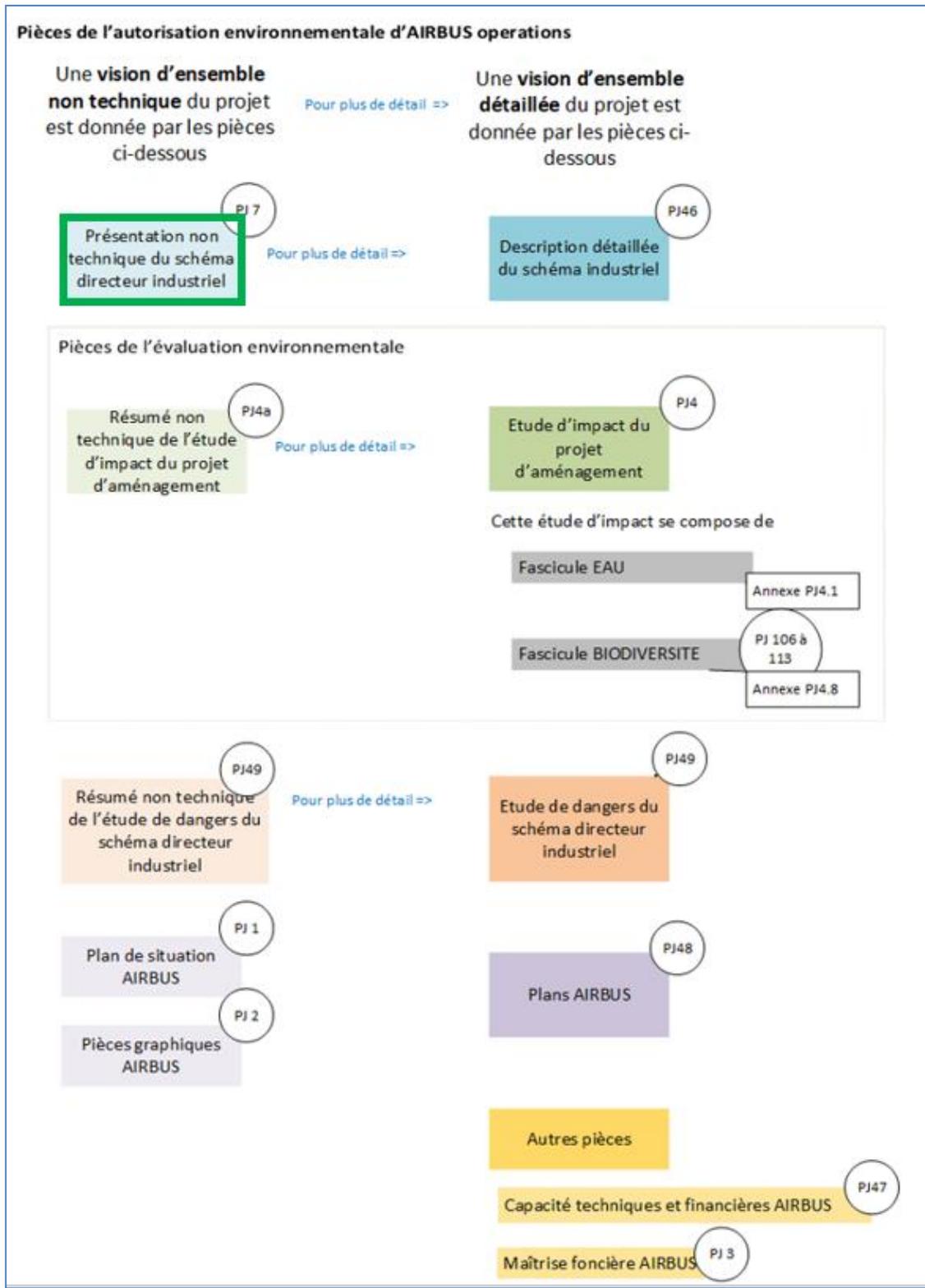
### **Airbus Operations SAS** *Jean-Luc Lagardère - Blagnac (31)*

Ce document comporte 20 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	13/02/2025	Edition initiale	R.GRYSON	C.CHANSSARD
Rév.	Date	Objet	Rédaction	Vérification & Approbation



# Où suis-je dans le dossier ?



## SOMMAIRE

<b>1. CONTEXTE DU PROJET.....</b>	<b>4</b>
1.1 CONTEXTE .....	4
1.2 PRESENTATION DE LA SOCIETE.....	5
1.3 IDENTITE DU SIGNATAIRE.....	5
<b>2. PRESENTATION DU SDI .....</b>	<b>6</b>
2.1 PRECISION SUR LES PERIMETRES D'IMPLANTATION DU SDI.....	6
2.1.1 <i>Délimitation géographique actuelle</i> .....	6
2.1.2 <i>Délimitation géographique future</i> .....	8
2.2 LES CARACTERISTIQUES DU SCHEMA DIRECTEUR INDUSTRIEL.....	10
2.2.1 <i>Identité du porteur de projet</i> .....	10
2.2.2 <i>Présentation succincte des différentes opérations d'assemblage final – associées à la montée en cadence</i> 10	
2.2.3 <i>Réfection et adaptation des infrastructures</i> .....	11
2.2.4 <i>Présentation des projets hors montée en cadence de l'A321</i> .....	11
2.2.5 <i>Synthèse des différents projets</i> .....	11
2.2.6 <i>Propriété du terrain</i> .....	13
2.2.7 <i>Le planning de réalisation des différents projets</i> .....	13
2.2.8 <i>Caractéristiques de la phase chantier</i> .....	14
2.2.9 <i>Contexte réglementaire propre au schéma directeur industriel porté par Airbus Operations SAS</i> .....	14
2.2.9.1 <i>L'intégration du SDI dans les plans d'urbanisme</i> .....	14
2.2.9.2 <i>Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)</i> .....	15
2.2.9.3 <i>Situation vis-à-vis de la directive IED (directive 2020/75/UE)</i> .....	16
2.2.9.4 <i>Situation vis-à-vis de la directive SEVESO III (articles R.511-10 à R.511-12 du code de l'Environnement)</i> .....	16
2.2.9.5 <i>Installations, ouvrages, travaux et activités relevant de la législation sur l'eau (IOTA) modifiées ou créées</i> .....	16
2.2.10 <i>Rayon d'affichage</i> .....	16
<b>3. CONCLUSION DU RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT .....</b>	<b>18</b>
<b>4. CONCLUSION DU RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE DE DANGER .....</b>	<b>19</b>

## 1. CONTEXTE DU PROJET

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 a fait l'objet d'un schéma directeur industriel. Ce terme sera employé dans la suite du document. Il pourra être noté également par l'acronyme SDI.

### 1.1 CONTEXTE

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<sup>er</sup> juillet 2015. Ce site industriel est en exploitation depuis le milieu des années 2000.

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

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

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

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

En parallèle de cette montée en cadence, le site Airbus Operations SAS de Saint-Eloi Satellite, localisé au sud-ouest des limites actuelles du site Airbus Operations SAS Jean-Luc Lagardère et régi par un récépissé de déclaration en date du 03 mai 2018 au titre des rubriques 2560.2 et 2925 de la nomenclature ICPE 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.

Ce schéma directeur industriel relève de la procédure d'évaluation environnementale au titre de la rubrique 39-a) et 39-b) du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

## 1.2 PRESENTATION DE LA SOCIETE

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

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

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

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

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

## 1.3 IDENTITE DU SIGNATAIRE

Le tableau ci-dessous présente les coordonnées et données générales d'activité des signataires.

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

Tableau 1 : Identité des signataires

**Au regard de l'autorisation environnementale, le présent document correspond à la Présentation Non Technique (PJ N°7) du dossier d'autorisation environnementale.**

## 2. PRESENTATION DU SDI

### 2.1 PRECISION SUR LES PERIMETRES D'IMPLANTATION DU SDI

#### 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 Identité du porteur de projet

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

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

Tableau 2 : Identité du signataire

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

Le principe de fonctionnement du site sera le suivant :



Figure 5 : processus d'assemblage de l'A321

Les opérations réalisées seront réalisées de la manière suivante :

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

4. Après validation de l'appareil suite à ces essais, réalisation des essais avec le client au niveau des aires avions localisées à proximité du bâtiment L14 (projet 9).
5. Les différentes étapes de ce processus peuvent en raison 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).

### 2.2.3 Réfection et adaptation des infrastructures

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

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

#### α Projet ZEROe

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

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

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

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

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

### 2.2.5 Synthèse des différents projets

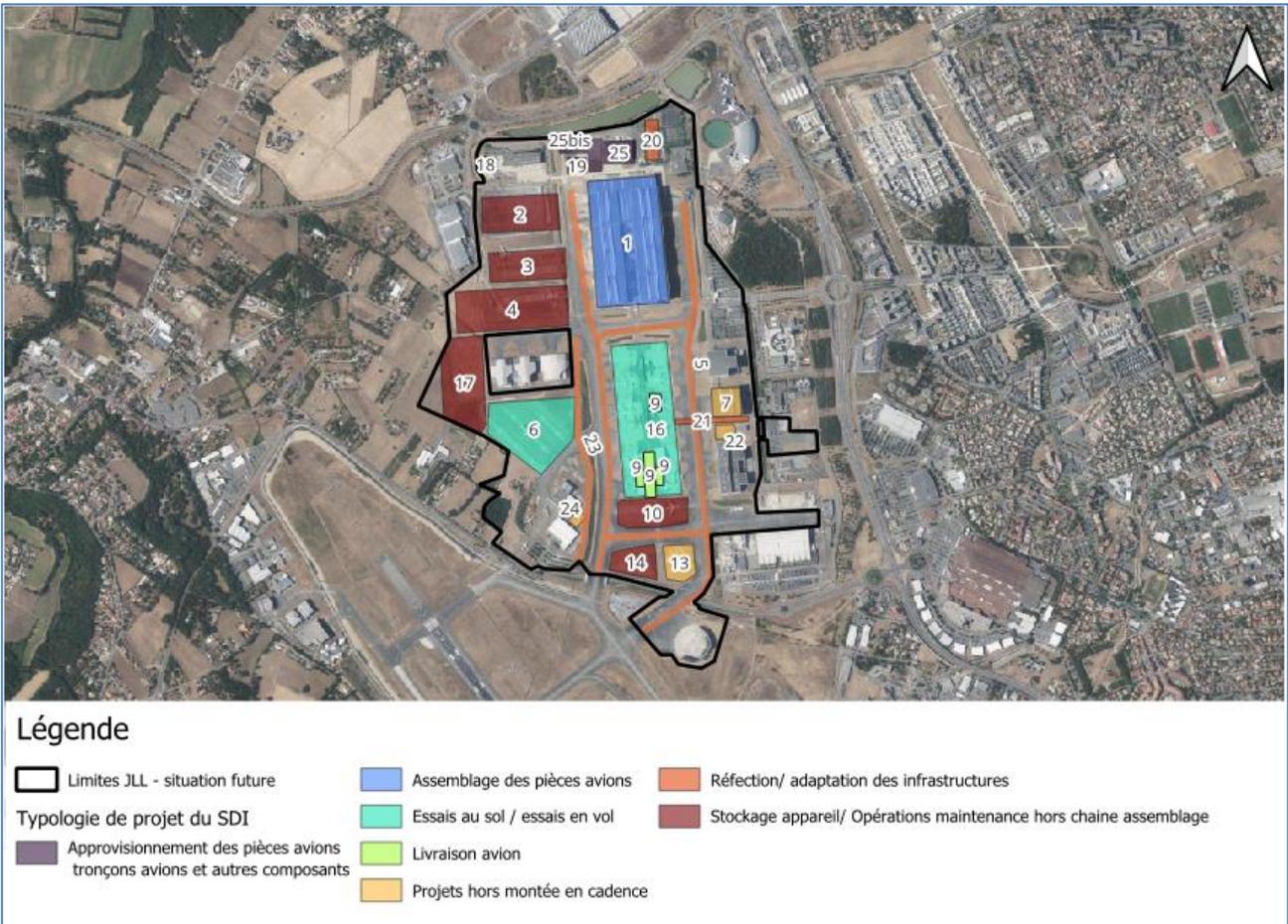
Les projets envisagés sur le site Jean-Luc Lagardère sont réalisés dans l'objectif de montée en cadence des livraisons d'A321. Ces projets sont présentés ci-dessous (en **gras** les projets pour lesquels un dossier à déjà été instruit) :

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

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

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

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



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

**2.2.6 Propriété du terrain**

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

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

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

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

Le planning est 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.

### 2.2.8 *Caractéristiques de la phase chantier*

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

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

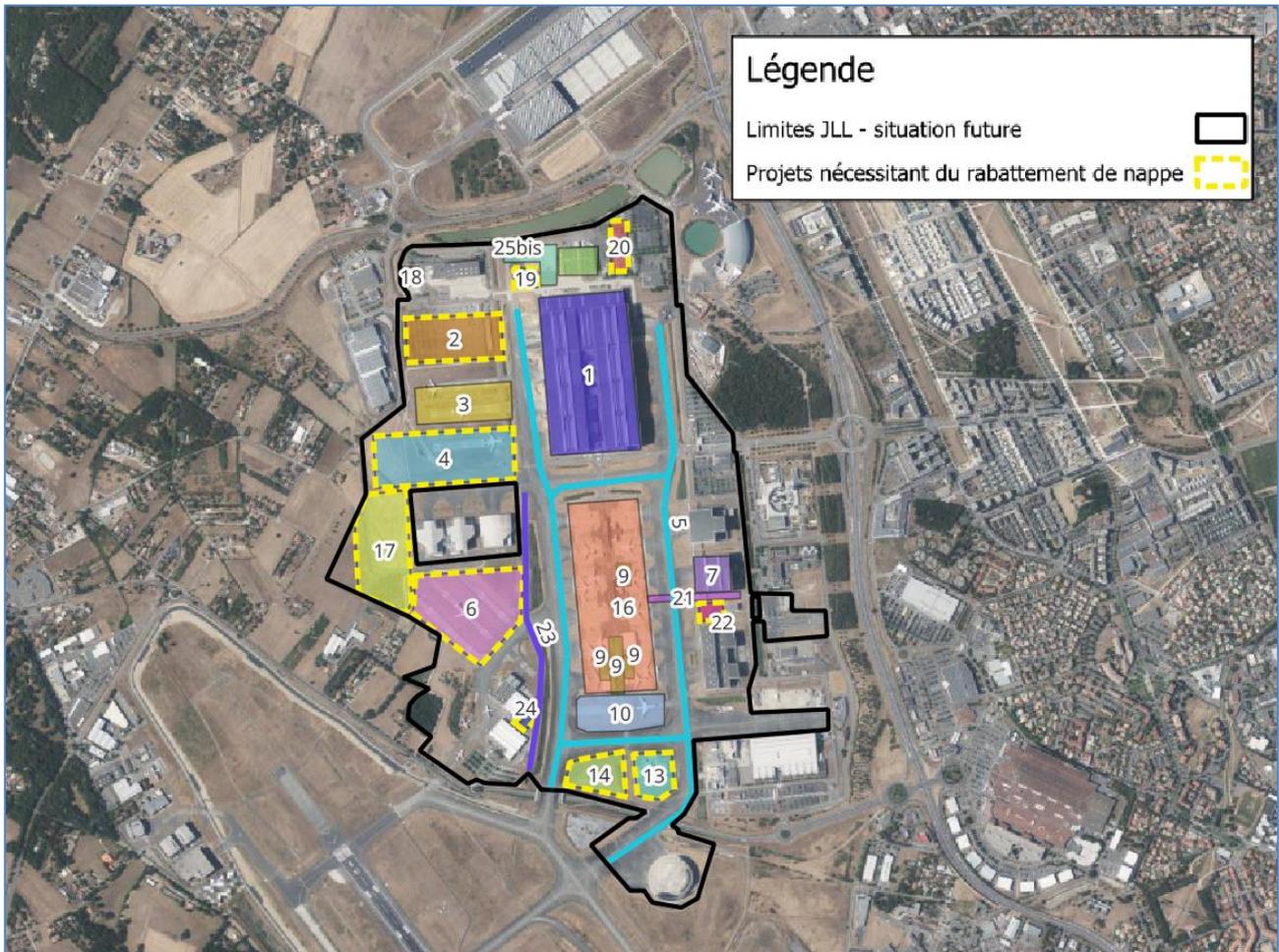


Figure 8 : Localisation des projets nécessitant du rabattement de nappe.

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

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

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

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

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

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

- 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.**

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

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

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

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

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

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

- Distribution d'hydrogène (rubrique 1414.3 associé au projet ZEROe),
- 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).

**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 :

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

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

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

**La mise en œuvre du SDI n'entraîne pas son classement à autorisation au titre des installations classées.**

#### 2.2.9.3 Situation vis-à-vis de la directive IED (directive 2020/75/UE)

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

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

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

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

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

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

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

- Régime de **l'autorisation temporaire** au titre de la rubrique 1.3.1.0 en raison du débit de rabattement de nappe (maximum de 80 m<sup>3</sup>/h) nécessaire à la réalisation des travaux des projets 6 et 9
- 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 :

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

A noter également que le SDI entraîne l'imperméabilisation de 425 m<sup>2</sup> de Zones Humides. Compte tenu de la superficie impactée, elle ne se trouve pas classée 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).

#### **2.2.10 Rayon d'affichage**

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

### 3. CONCLUSION DU RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT



#### Qu'est-ce qu'une étude d'impact ?

*L'étude d'impact a vocation à étudier les risques chroniques permanents ou temporaires associés à la mise en œuvre des installations projetées.*

*Pour cela, elle décrit la sensibilité du milieu environnant (l'air, l'eau, le milieu naturel, le sols,...). Elle présente les émissions chroniques attendues avec le projet aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation.*

*Cette caractérisation permet ensuite d'évaluer les impacts du projet en tenant compte des mesures d'évitement, réduction et compensation mises en œuvre.*

*L'étude d'impact permet de s'assurer que les installations projetées sont compatibles avec leur environnement.*

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 (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, 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.**

**Le reste des impacts engendrés par les projets est considéré 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.**

## 4. CONCLUSION DU RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE DE DANGER



### **Qu'est-ce qu'une étude De dangers ?**

*L'étude de dangers a vocation à étudier les risques accidentels associés à la mise en œuvre des installations projetées.*

*Cette étude s'appuie sur l'analyse des dangers liés aux produits mis en œuvre et sur l'analyse des risques liés aux opérations réalisées. Elle prend en compte les particularités liées à l'environnement : l'environnement comme milieu à protéger et l'environnement comme facteur de risques (risques naturels, risques liés à l'environnement industriels ou humain). Elle se base également sur l'analyse des accidents déjà survenus sur les installations du porteur du projet ou sur des installations similaires ailleurs en France ou dans le monde.*

*L'analyse des risques liées aux opérations permet d'identifier les phénomènes dangereux qui pourraient conduire à des effets dangereux dans l'environnement. Les effets dangereux peuvent être des effets thermiques issus d'un incendie, des effets de surpression en cas d'explosion ou d'éclatement, des effets toxiques liés à la dispersion de gaz ou vapeurs toxiques ou de fumées en cas d'incendie. Lors de cette analyse les mesures de prévention et de réduction ou de protection associées à ces phénomènes dangereux sont recensées de sorte à s'assurer de leur suffisance. Dans le cas où des phénomènes dangereux sont identifiés, ils font l'objet d'une caractérisation en intensité afin d'évaluer leurs effets potentiels en dehors du site du projet. En cas d'effet hors site, l'analyse est approfondie pour au besoin compléter ou renforcer les mesures de sécurité prévues de sorte que ces dangers soient acceptables selon les critères réglementaires.*

Dans le cas présent, l'analyse préliminaire des risques a permis d'identifier des phénomènes dangereux potentiels compte tenu de la présence de matières combustibles et de la mise en œuvre de carburant. Les mesures de sécurité ont été identifiées. A l'issue de cette analyse, les phénomènes dangereux ont été étudiés par modélisation. Aucun phénomène ne conduit à des effets hors site.

**Les installations projetées ne sont pas de nature à présenter des dangers pour l'environnement du site. Elles apparaissent donc compatibles avec l'environnement.**



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

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