



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur la construction d'un site industriel pour
l'aviation civile à Cugnaux (31)**

n°Ae : 2025-120

Avis délibéré n° 2025-120 adopté lors de la séance du 4 décembre 2025

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 90 32 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 4 décembre 2025 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la construction d'un site industriel pour l'aviation civile à Cugnaux (31).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Était absent : Jean-Michel Nataf.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Hautes-Pyrénées, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 30 septembre 2025.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers le 8 octobre 2025 :

- le préfet de Haute-Garonne, qui a transmis une contribution le 6 novembre 2025,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé Occitanie, qui a transmis une contribution le 6 novembre 2025.*

Sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier du 8 octobre 2025, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie.

Sur le rapport de Cyril Condé et Céline Debrieux-Levrat, qui se sont rendus sur site le 18 novembre 2025, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

La société AURA AERO envisage la construction d'un nouveau site industriel, AURA Factory, pour produire deux familles d'avions hybrides et électriques, à l'ouest du site de l'aéroport de Toulouse–Francazal, sur la commune de Cugnaux au sud-ouest de Toulouse (31). L'opération AURA Factory se situe partiellement dans le projet de la zone d'aménagement concerté (Zac) Francazal en cours de création sous maîtrise d'ouvrage de Toulouse Métropole, « Campus des mobilités innovantes et décarbonées ».

L'évaluation environnementale de l'opération a été menée conjointement avec celle de TARMAC Aerosave qui développe un atelier de maintenance et une plateforme de recyclage d'avions sur une parcelle attenante, hors périmètre de la Zac. Pour l'Ae, l'ensemble de ces opérations, bien que portées par des maîtres d'ouvrage distincts, présentent des liens fonctionnels et sont comprises dans la Zac Francazal au sens de la directive projet.

Du point de vue de l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont à l'échelle de la Zac Francazal, et à décliner pour l'opération, la mobilité et la préservation de la biodiversité, et à l'échelle de l'opération, les nuisances et l'impact sanitaire (bruit, qualité de l'air) et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dans l'ensemble, le dossier présente les enjeux du futur site industriel avec clarté, mais certains volets clés restent à consolider pour permettre une évaluation complète des incidences, notamment sur la biodiversité. À ce titre, la coordination déjà engagée entre maîtres d'ouvrage doit permettre de garantir une évaluation environnementale à l'échelle de la Zac. Par ailleurs, l'Ae recommande :

- d'assurer l'articulation des analyses de mobilité de l'opération avec celles conduites pour la Zac Francazal et d'intégrer les développements urbains proches et les perspectives d'amélioration de la desserte du territoire ;
- de recalculer les surfaces sur lesquelles des incidences résiduelles sont notables et compensées au titre de la préservation de la biodiversité, de renforcer l'analyse fonctionnelle des milieux naturels et de préciser les modalités de restauration et de suivi, en cohérence avec les autres opérations de la Zac de Francazal ;
- de compléter les études sur les nuisances sonores avec des simulations des niveaux de bruit intégrant les activités projetées de TARMAC Aerosave et de quantifier les émissions de polluants atmosphériques de l'activité d'AURA Factory, en étudiant leurs effets cumulés avec les autres sites industriels environnants ;
- de compléter le bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'opération en intégrant les émissions associées à tous les matériaux et pièces nécessaires à la production des avions.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte du projet, présentation de l'opération, ainsi que des enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet et de l'opération

La société AURA AERO vise à contribuer aux objectifs de décarbonation du transport aérien avec deux programmes d'avions hybrides ou électriques, le programme INTEGRAL, famille d'avions biplaces, déclinée en quatre versions dont une version électrique² et le programme ERA (Electric Regional Aircraft), avion hybride³ de transport régional de 19 places.

AURA AERO prévoit la construction d'un nouveau site industriel, dénommé AURA Factory, pour produire les deux familles d'avions INTEGRAL et ERA, à l'ouest du site de l'aéroport de Toulouse-Francazal, sur la commune de Cugnaux au sud-ouest de Toulouse en Haute-Garonne (31). Le site d'AURA Factory se situe partiellement dans l'emprise de la zone d'aménagement concerté (Zac) Francazal, Campus des mobilités innovantes et décarbonées⁴ sous maîtrise d'ouvrage de Toulouse Métropole en phase de création⁵ et en constitue une des opérations. La Zac est une des composantes du réaménagement⁶ de l'aéroport de Francazal.



Figure 1 : localisation de l'opération à l'échelle de l'aéroport de Toulouse-Francazal, la Zac est détournée en tiret rose (source : dossier)

- ² Avec des premières livraisons au cours de l'année 2025, la production actuelle étant organisée dans un hangar existant loué à l'exploitant de l'aéroport de Toulouse-Francazal, le HM7, à l'est du site.
- ³ Avec des batteries et une chaîne de propulsion électrique, alimentées au besoin par un prolongateur d'autonomie.
- ⁴ Dans le reste de l'avis, le terme Zac Francazal sera utilisé.
- ⁵ La Métropole de Toulouse (ou Toulouse Métropole) prévoit un dépôt de la demande d'autorisation environnementale en début d'année 2026 et l'arrêté de création fin 2026.
- ⁶ Lors de la visite des rapporteurs, la perspective de réaménagement du périmètre du 1^{er} régiment du train parachutiste a également été évoquée, tout comme une possibilité d'installation d'Airbus. Le Préfet préside un comité de coordination des acteurs sur ce secteur.

Première base aérienne de l'armée française en 1934, occupée pendant la seconde guerre mondiale, bombardée en 1944, puis développée tout au long de la seconde partie du XX^e siècle, la base de Francazal a été dissoute le 1^{er} septembre 2009 dans le cadre de la réforme de la carte militaire annoncée en 2008. Parallèlement aux études engagées⁷ sur son devenir, la pérennisation de l'aéroport a été entérinée par l'attribution en 2014 d'une concession de 45 ans à la Société d'exploitation de Toulouse Francazal aéroport (Sefta), détenue aujourd'hui par EDEIS⁸, la chambre de commerce et d'industrie de Toulouse et Aéroport de Toulouse-Blagnac. Au sud de cette concession, le terrain d'assiette de la Zac Francazal (38 ha) est devenu propriété de Toulouse Métropole en janvier 2020, tandis que l'armée de l'air conservait 60 hectares au nord pour y stationner le 1^{er} régiment du train parachutiste.

La mobilité aérienne de courte distance est fortement émettrice de gaz à effet de serre (GES). Les routes aériennes d'une distance inférieure à 1 000 milles nautiques représentent 40% des émissions de CO₂ de l'aviation mondiale et les avions régionaux émettent près de 80 % de CO₂ en plus par passager et par kilomètre que la moyenne mondiale.

Le nouveau site industriel proposé par AURA AERO a reçu le label « *Première Usine* »⁹ et contribue à l'objectif n°5 du plan France 2030, « *produire le premier avion bas-carbone* ». Le programme d'avions ERA est également lauréat du programme européen EIC Accelerator¹⁰ de soutien à la mise sur le marché rapide de solutions techniques accélérant la décarbonation de l'économie.

Les opérations d'AURA AERO et du Technocampus Hydrogène vert en travaux, tout comme celles de TARMAC¹¹ Aerosave¹² et de l'aménagement de la bande centrale, jouxtant le périmètre de la Zac, constituent des composantes du projet de réaménagement de l'aéroport de Toulouse-Francazal. Bien que portées par des maîtres d'ouvrage distincts et à des stades d'avancement différents, ces opérations présentent en effet des liens fonctionnels (en termes de mobilité et de stationnement par exemple) et doivent être considérées comme les opérations d'un projet unique, la Zac de Francazal, incluant l'ensemble des opérations liées à celle-ci au sens de la directive projet. Le dépôt initial d'une étude d'impact commune AURA AERO – TARMAC Aerosave a permis d'apporter des premiers éléments et confirme une coopération déjà à l'œuvre entre les acteurs du territoire.

L'Ae recommande que l'ensemble des maîtres d'ouvrage coordonnent leurs travaux afin de produire une évaluation environnementale unique regroupant toutes les opérations fonctionnellement liées à la Zac de Francazal, qui constituent un projet d'ensemble, y compris celles déjà en cours ou programmées.

⁷ Reconversion en habitat de toute l'emprise de la base aérienne, projet de studio de cinéma, etc...

⁸ Groupe d'ingénierie et de gestion d'infrastructures dans les domaines portuaire, aéroportuaire et culturel.

⁹ L'appel à projets « *Première usine* », organisé dans le cadre du plan France 2030, doit permettre d'accélérer l'émergence de start-ups industrielles ou PME innovantes en les aidant à réaliser leurs premières réussites d'industrialisation. Source : <https://www.entreprises.gouv.fr/espace-entreprises/appels-a-projets-et-appels-a-manifestation-d-interet/premiere-usine-france-2030>

¹⁰ https://eic.ec.europa.eu/eic-funding-opportunities/eic-accelerator_en

¹¹ Tarbes Advanced Recycling & Maintenance Aircraft Company, détenue à parts égales par Airbus, Safran et Suez.

¹² Construction d'un bâtiment de maintenance, pour passer d'une seule position de maintenance disponible aujourd'hui à quatre positions, et d'une plateforme de démantèlement / recyclage à proximité de l'emprise de l'opération d'AURA AERO, afin de gérer la fin de vie des aéronefs à l'issue de leur stockage sur le site, évitant ainsi la maintenance indispensable pour être autorisé à acheminer l'avion par un ultime vol vers le centre de recyclage de Tarbes.

1.2 Présentation de l'opération et des aménagements projetés

L'opération AURA Factory consiste en la construction d'un site industriel accueillant la conception, la fabrication, l'assemblage, les essais de mise en vol et la livraison aux clients des familles d'avions ERA et INTEGRAL. Le site permettra de fabriquer et livrer un total de 150 avions par an¹³. Il accueillera également toutes les activités du siège de la société. L'effectif atteindra un total d'environ 1 600 emplois directs à la cadence maximale du site en 2033, avec un effectif instantané maximal de 1 020 salariés.

La société AURA AERO est déjà présente sur le site de l'aéroport de Franczal, avec aujourd'hui plus de 250 salariés pour la production des premiers avions du programme INTEGRAL, les essais de développement des sous-ensembles fonctionnels électriques et toutes les activités administratives et de direction, répartis sur 6 500 m² de surface industrielle.

L'opération AURA Factory regroupera à la fois le pôle industriel (chaînes d'assemblage des appareils INTEGRAL et ERA avec les lignes de fabrication de sous-ensembles), le pôle énergie, le département conception et recherche avancée, le « Customer center » (centre de livraison des appareils) et le siège de l'entreprise. Le terrain d'assiette de 124 500 m² au total sera loué à Toulouse Métropole pour une superficie de 91 100 m², et à Sefta pour le restant, soit 33 400 m².



Figure 2 : vue aérienne sur le futur site Aura Factory depuis le nord-ouest (source : dossier)

Le site fonctionnera de façon permanente en 2 équipes postées (2x8) en semaine et un poste de journée les week-ends. Le personnel en 2x8 sera décalé par rapport aux heures de pointe.

L'ensemble de l'opération AURA Factory comprend notamment :

- la construction des bâtiments sur 47 500 m² d'emprise au sol pour 40 500 m² de surface de plancher (33 500 m² pour les activités industrielles et 7 000 m² de bureaux) ;
- la création des réseaux associés et des voiries de circulation périphériques ;
- l'aménagement d'espaces verts sur plus de 40 % de la surface du terrain.

¹³ 50 INTEGRAL et 100 ERA.

Les bâtiments qui présenteront les volumes les plus importants seront la ligne d'assemblage final, aménagée à l'ouest sur deux niveaux, une disposition nouvelle dans ce secteur industriel pour réduire l'emprise au sol du bâtiment, d'une hauteur de 21,6 m, et le pôle énergie d'une hauteur de 20,35 m. La hauteur de ces bâtiments, similaire à la hauteur des hangars historiques de l'aéroport, est légèrement accrue par l'utilisation de charpentes majoritairement en bois pour atteindre les objectifs de baisse de l'empreinte carbone de l'opération. Les autres bâtiments, notamment le pôle industriel pour la fabrication des pièces métalliques et l'atelier composite, à l'est du site, auront une hauteur comprise entre 10 et 14 m.

L'implantation des bâtiments préserve quelques surfaces d'extension possible pour permettre d'adapter le procédé industriel de production à une production accrue. Une réserve foncière est également identifiée au nord-est du site.

La conception des bâtiments vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre en ayant recours à des matériaux biosourcés et par un travail sur l'enveloppe des bâtiments, à de moindres besoins énergétiques, notamment de climatisation. L'opération inclut la production d'énergie à partir de ressources renouvelables (EnR), avec des panneaux photovoltaïques en toiture ou en ombrière, des panneaux solaires thermiques et des forages géothermiques. Elle sera raccordée à un nouveau réseau de chaleur urbain en cours de développement alimenté par une chaufferie à la biomasse.

L'opération prévoit l'aménagement, sur une surface de moins d'un hectare, de deux espaces boisés à l'entrée du site au sud et au cœur des bâtiments, pour constituer des îlots de fraîcheur et des espaces propices à la biodiversité. Un dispositif de récupération des eaux de pluie permettra d'assurer l'arrosage des espaces verts en l'absence de pluie.

Les dispositions d'aménagement des voiries et de stationnement de l'opération AURA Factory ne sont pas définitives, devant être coordonnées avec la Zac Francazal de Toulouse Métropole. Les projections actuelles de l'opération reportent la grande majorité du stationnement des voitures individuelles à l'extérieur du site d'AURA AERO. Plus de 400 places de stationnement vélo sont prévues à l'entrée du site.

Le maître d'ouvrage annonce souhaiter certifier la démarche engagée pour les bâtiments selon le standard Breeam, une méthode internationale d'évaluation de leur performance environnementale.

AURA AERO vise un démarrage des travaux de construction à partir de mai 2026 pour une exploitation totale du site prévue en avril 2029, avec un démarrage de l'exploitation des premiers bâtiments à l'est du site dès décembre 2027, pour un montant d'investissement de 200 M€.

1.3 Procédures relatives à l'opération

L'opération AURA Factory, portant sur un terrain d'assiette supérieur à 10 hectares, nécessite une évaluation environnementale systématique en application du code de l'environnement¹⁴. L'Ae est compétente pour cette opération réalisée partiellement sur un terrain propriété de l'État, en raison de la [décision ministérielle du 9 décembre 2024](#) de délégation à l'Ae de la catégorie de projets « transport » sous signature du ministre chargé des transports et de ses services.

¹⁴ Rubrique 39 b) du tableau annexé à l'article R. 122-2 (« Travaux, constructions et opérations d'aménagements », b) « Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 ha »).

L'opération relève du régime de la déclaration et de la déclaration avec contrôle périodique au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)¹⁵, et de la déclaration au titre de la législation sur l'eau¹⁶. Située dans le périmètre de protection du Pavillon Louis XVI, classé monument historique, elle doit également faire l'objet d'un avis de l'architecte des bâtiments de France.

L'installation de géothermie de moyenne importance souhaitée par AURA AERO relève d'une déclaration au titre du code minier. Les tests de réponse thermique étant en cours, un dossier ne sera déposé que s'ils sont concluants.

Dans le cadre de l'instruction de la demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, le conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) d'Occitanie a émis un [avis](#) défavorable le 20 octobre 2025.

Après l'annulation par le tribunal administratif de Toulouse du premier plan local d'urbanisme intercommunal valant programmation locale de l'habitat (PLUi-H) de Toulouse Métropole en 2021, un nouveau PLUi-H devrait être approuvé fin 2025. La demande de permis de construire le prend en compte, son obtention étant prévue après l'approbation du futur PLUi-H. L'enquête publique de l'opération, préalable à la délivrance du permis de construire, est prévue au cours du premier semestre 2026¹⁷.

1.4 Principaux enjeux environnementaux de l'opération relevés par l'Ae

Du point de vue de l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont à l'échelle de la Zac Francazal, et à décliner pour l'opération, la mobilité et la préservation de la biodiversité, et à l'échelle de l'opération, les nuisances et l'impact sanitaire (bruit, qualité de l'air) et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire, structurée et complète, avec une bonne distinction des phases de l'opération et une qualification rigoureuse des incidences. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) sont présentées de manière lisible et hiérarchisée. L'ensemble gagnerait en lisibilité par une synthèse plus resserrée et l'usage accru de tableaux et de cartes simplifiées.

Le dépôt initial d'une étude d'impact commune AURA AERO – TARMAC Aerosave répondait à un souci de cohérence et de transparence. Toutefois, l'opération TARMAC Aerosave n'étant pas au même stade d'avancement, certaines parties la concernant sont incomplètes. Les actualisations successives de l'étude d'impact (TARMAC Aerosave puis Zac) devront donc veiller à une analyse

¹⁵ Au titre des rubriques 2410-2 (travail du bois ou matériaux combustibles analogues), 2560-2 (Travail mécanique des métaux et alliages), 2925-1 et 2925-2 (ateliers de charge d'accumulateurs électriques et 2940-2b (Application de vernis et peinture).

¹⁶ Les dossiers de déclaration ont respectivement été déposés en février au titre des ICPE et mars 2025, complété en juillet 2025 au titre de la législation sur l'eau (rubrique 2.1.5.0 – Rejets d'eaux pluviales). Ces arrêtés préfectoraux ont depuis lors été délivrés à AURA AERO.

¹⁷ Une participation du public par voie électronique (PPVE) sera organisée au préalable dans le cadre de la demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats, dans l'objectif de commencer au plus tôt les travaux de dépollution pyrotechnique.

précise des incidences propres à chacune des opérations et des effets globaux à l'échelle du projet d'ensemble, à une coordination claire des mesures et à une articulation rigoureuse des procédures. Chaque actualisation devrait intégrer un paragraphe explicitant ces mises à jour et la prise en compte coordonnée des opérations.

L'état initial du milieu naturel repose sur deux études menées sur des périmètres distincts. Cette approche inattendue a permis d'obtenir un inventaire couvrant l'intégralité du site au sens du code de l'environnement. Il est dommage que les études complètes ne figurent pas en annexe, mais la synthèse produite reste globalement pertinente.

2.1 État initial

2.1.1 Milieu physique

Relief et topographie

Le site d'implantation de l'opération se caractérise par un relief très peu marqué. L'altitude moyenne oscille autour de 164 mètres NGF, avec une pente générale orientée d'ouest en est de l'ordre de 0,2 %. Le terrain, hérité d'une ancienne base aérienne militaire, présente néanmoins quelques reliefs, notamment des merlons de quatre à cinq mètres, vestiges des anciennes zones de stockage et de protection pyrotechniques.

Géologie

Le sous-sol appartient à la basse terrasse alluviale de la Garonne, formée d'alluvions quaternaires composées de graviers, sables et limons à perméabilité moyenne à forte. Ces caractéristiques géologiques assurent une bonne stabilité mécanique et un risque faible de tassement différentiel, conditions propices à la construction d'infrastructures industrielles. Les études géotechniques réalisées indiquent une absence de contraintes majeures telles que cavités ou gonflements argileux.

Qualité des sols

Les campagnes d'analyses menées entre 2016 et 2025 mettent en évidence une qualité des sols moyenne à bonne, mais entachée de pollutions résiduelles : l'historique du site, marqué par des activités militaires se traduit localement par des pollutions diffuses, notamment en hydrocarbures et en métaux lourds, confirmées par plusieurs diagnostics récents. Les concentrations en plomb, chrome, nickel, composés organiques volatils (notamment BTEX¹⁸) et HAP¹⁹ (dont naphthalène) dépassent localement les limites de référence. Ces anomalies sont liées à l'ancienne utilisation militaire du site et à la présence passée de dépôts de carburant et de munitions. Les concentrations en PFAS suite à d'éventuels incendies ou tests par les pompiers restent à documenter, même au moyen d'une étude historique. Une dépollution pyrotechnique a déjà été effectuée sur une partie de la zone, avec retrait des engins et sols contaminés, mais certaines parcelles n'ont fait l'objet que de diagnostics exploratoires.

¹⁸ Benzène – toluène – éthylbenzène – xylènes.

¹⁹ Hydrocarbures aromatiques polycycliques.

Milieu eau (hydrogéologie et hydrologie)

Le secteur repose sur la nappe alluviale de la Garonne, située entre six et dix mètres de profondeur, en relation directe avec le réseau hydrographique local. Cette nappe, d'importance régionale, alimente plusieurs captages d'eau potable en aval, ce qui confère au site une sensibilité particulière vis-à-vis des pollutions de surface. Le drainage des eaux pluviales s'effectue actuellement par infiltration et, pour partie, via des fossés et bassins de rétention liés à l'aéroport de Toulouse-Francazal. La qualité des eaux de surface est jugée moyenne, affectée par les apports de pollutions diffuses urbains et routiers.

Qualité de l'air

Les données issues du réseau Atmo Occitanie indiquent une qualité de l'air dégradée dans l'ensemble à l'échelle de la métropole toulousaine avec une population importante soumise à des niveaux de pollution dangereux pour la santé selon les critères de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Les concentrations en dioxyde d'azote, particules fines et monoxyde de carbone sont principalement liées au trafic routier et aux activités urbaines. Sur le secteur de Cugnaux, les niveaux mesurés demeurent inférieurs aux seuils réglementaires actuels mais sont supérieurs aux seuils de références des nouvelles lignes directrices de l'OMS pour le dioxyde d'azote et les particules fines. La proximité de l'aéroport et de plusieurs axes routiers contribue à des hausses ponctuelles. La caractérisation régionale est bien documentée, mais l'absence de mesures *in situ* spécifiques au site de Francazal limite la précision du diagnostic initial.

Climat et émissions de gaz à effet de serre

Le dossier met en évidence un réchauffement régional de +1,8 °C observé depuis un siècle, traduisant l'impact du changement climatique et propose des projections climatiques. D'après le plan climat air énergie territorial de Toulouse Métropole, les principales sources d'émissions identifiées concernent les transports (43 %) et le secteur résidentiel-tertiaire (26 %). Le site d'études n'a pas fait l'objet d'une quantification de ses émissions actuelles.

L'Ae recommande de compléter l'état initial du milieu physique par une analyse plus approfondie de la qualité des sols et des eaux souterraines, compte tenu des pollutions résiduelles liées à l'ancien usage militaire du site, ainsi que par des données et mesures locales de la qualité de l'air.

2.1.2 Milieu naturel, paysages et patrimoine

Contexte écologique et zonages environnementaux

Le site d'étude se situe dans un environnement très anthropisé, au cœur du secteur de l'aéroport de Toulouse-Francazal. Il n'est inclus dans aucun périmètre d'inventaire ou de protection réglementaire, qu'il s'agisse de zones Natura 2000²⁰ ou de Znieff²¹. Selon le dossier, le territoire environnant présente une faible continuité écologique, largement fragmentée par l'urbanisation et

²⁰ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

²¹ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

les infrastructures. L'état initial fournit un inventaire exhaustif des zonages environnementaux et situe clairement le site par rapport aux aires protégées. Toutefois, l'analyse reste principalement descriptive. La compréhension des interactions écologiques à l'échelle du paysage, notamment des corridors potentiels reliant les zones boisées et les friches locales, demeure limitée. Un approfondissement sur la trame verte et bleue locale, appuyé sur une cartographie plus fine des connexions écologiques, permettrait de mieux caractériser le contexte écologique du secteur.

Habitats naturels, faune et flore

L'état initial s'appuie sur un inventaire complet réalisé entre 2021 et 2024, couvrant flore, faune et habitats. Le site est dominé par des friches rudérales, des zones remaniées et des espaces verts entretenus. Seize types d'habitats naturels ont été recensés, mais la diversité reste limitée en raison de la forte artificialisation et de la faible connectivité écologique.

167 espèces ont été identifiées, dont deux protégées à l'échelle régionale (la Mousse fleurie et le Lupin à feuilles étroites, espèce quasi-menacée au niveau régional). Trois espèces patrimoniales déterminantes pour les Znieff du bassin aquitain sont également présentes. La flore comporte toutefois une proportion importante d'espèces exotiques envahissantes : 27 taxons, dont plusieurs à risque majeur²², essentiellement dans les friches et zones perturbées. La faune présente une richesse moyenne mais quelques enjeux notables. Les friches servent de zones d'alimentation à deux rapaces protégés, l'Aigle botté et le Milan noir. Plusieurs passereaux nicheurs occupent les haies et vieux platanes. Le Lapin de garenne, quasi-menacé au niveau national, est abondant. Les inventaires révèlent aussi la présence de chauves-souris communes ainsi que deux espèces d'intérêt fort, la Barbastelle d'Europe et la Noctule de Leisler. Les amphibiens, reptiles et invertébrés présentent des enjeux plus localisés, à l'exception du Grand capricorne (protégé) et de l'Ocellé de la canche.

Les enjeux écologiques du site sont modérés à localement forts, notamment pour les oiseaux, les chauves-souris et certains insectes. Aucun corridor écologique structurant n'est identifié dans les documents de planification, bien que quelques éléments linéaires (haies, fourrés, friches) assurent des micro-connexions de proximité. L'état initial est méthodologiquement solide, mais perfectible concernant la prise en compte fonctionnelle des continuités écologiques et la hiérarchisation des espèces protégées et envahissantes à clarifier selon leur influence réelle sur la biodiversité locale.

Paysages

Le site s'inscrit dans la plaine de la Garonne, au sein d'un paysage largement urbanisé et structuré par la présence de l'aéroport de Toulouse-Franczal. Le relief plat, les alignements d'arbres résiduels et les friches herbacées composent un cadre visuel ouvert, ponctué par quelques éléments arborés notables tels que le bois de Bachecame, classé en espace boisé conservé. Les vues lointaines sont rares en raison du bâti et de la faible amplitude topographique. L'état initial présente une lecture cohérente des structures paysagères locales et régionales. Cependant, il reste descriptif et n'explore pas suffisamment la perception du site, les séquences visuelles ou la sensibilité du paysage aux transformations.

²² Érable negundo, Faux-vernis du Japon, Buddleia du père David, Paspale dilaté, Herbe de la Pampa, Roseau à plumes, Séneçon sud-africain, Robinier faux-acacia.

Patrimoine historique et archéologique

Le patrimoine du secteur est marqué par la présence de plusieurs éléments d'intérêt. À proximité immédiate, le Pavillon Louis XVI, classé monument historique, constitue l'un des repères patrimoniaux majeurs. D'autres sites, comme le château de la Cassagnère ou celui de Saint-Simon, se trouvent dans un rayon de trois kilomètres. Par ailleurs, des zones de présomption archéologique ont été identifiées à proximité mais ne concernent pas directement l'emprise du site. L'état initial offre un recensement précis et documenté du patrimoine protégé, appuyé sur les données de la direction régionale des affaires culturelles et les consultations des services compétents. Toutefois, il néglige les composantes patrimoniales, notamment les vestiges militaires, dont la Place d'Armes de l'ancienne base, qui participent à la mémoire du lieu.

L'Ae recommande de compléter l'état initial des milieux naturels, patrimoniaux et paysagers par une analyse plus fine des continuités écologiques locales et des espèces protégées, patrimoniales et exotiques envahissantes. Elle recommande également de mieux caractériser la dimension paysagère et patrimoniale, en intégrant la perception visuelle et les éléments hérités de l'ancienne base militaire.

2.1.3 Environnement humain, urbanisme, réseaux et cadre de vie

Environnement humain et activités socio-économiques

Le site aéroportuaire de Francazal se trouve en limite nord d'une zone d'activités et commerciale et d'une zone d'habitations de type lotissement de maisons individuelles. Le site d'études s'inscrit donc dans un secteur urbain, les habitations les plus proches se trouvent à environ 60 m au nord-ouest et à 240 m au sud-ouest de l'opération. Une crèche se situe à 280 m au sud-ouest. Le site d'études est à proximité d'un grand nombre d'entreprises du secteur aéronautique : ATR Francazal, TARMAC Aerosave (site existant), Airplane Delivery, Sud Aero Formation, Batconnect, Airplane Painter – Airplane Delivery, AERO Engineering Services, entre autres.

Urbanisme

Les parcelles de l'opération d'AURA AERO se trouvent en zones UA1 et UA4-8 du futur PLUi-H de Toulouse Métropole. UA1 est une zone urbaine généraliste toutes activités. UA4 est une zone urbaine à vocation d'activités pour répondre à un contexte spécifique justifiant une spécialisation de la zone. UA4-8 est le secteur d'activité spécialisé de la commune de Cugnaux, il autorise toute extension ou construction nouvelle liée à l'accueil ou au développement d'activités économiques en lien avec l'aéronautique, la robotique et les mobilités innovantes.

Mobilité

L'accès à l'aéroport de Toulouse-Francazal se trouve actuellement sur la RD 15 (entre les carrefours C1 et C3, cf. figure 3). Toutes les routes situées au sud de l'aéroport sont à deux fois une voie. Les comptages routiers réalisés en 2023 démontrent un fort trafic pendulaire contournant la plateforme aéroportuaire au sud, sur les RD 924A et RD15, en direction du nord-est le matin pour rejoindre le centre-ville de Toulouse. Le trafic opposé à l'heure de pointe du soir est plus important encore.

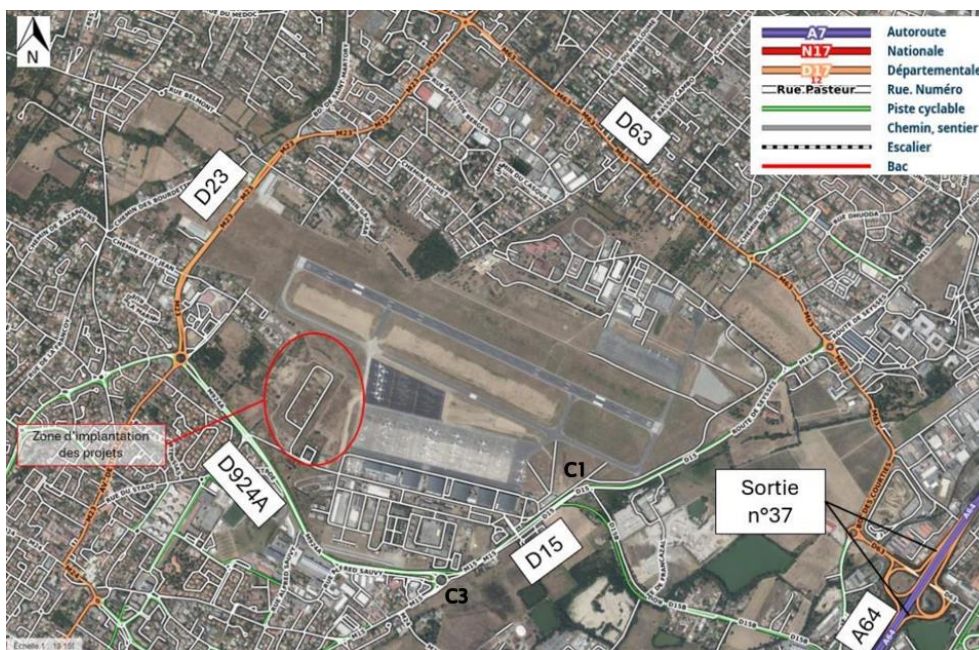


Figure 3 : réseaux routiers autour du site AURA Factory (source : dossier)

La RD15 est en limite de saturation à 19 000 TV/JO²³, les difficultés dues à la saturation du carrefour C1 (carrefour RD 15/ route de Francazal, cf. figure 3) provoquent des remontées de file sur toute la zone aux heures de pointe du matin. Les carrefours C1 et C3, de part et d'autre de l'entrée du site, sont individuellement en limite de saturation aux heures de pointe du soir.

L'aéroport de Toulouse–Francazal est actuellement desservi par deux lignes de bus du réseau de transport urbain Tisséo qui empruntent la RD15, les lignes 58 et 85, reliant le pôle d'échanges de Basso–Cambo, terminus de la ligne A du métro et les gares de Muret et de Portet–sur–Garonne respectivement.

Des pistes cyclables très fréquentées se trouvent le long des RD15 et RD23 et dans une moindre mesure le long de la RD 924A. La RD15 permet de rejoindre la gare de Portet–sur–Garonne, distante de deux kilomètres. Les aménagements actuels ne favorisent pas la marche à pied.

Nuisances sonores

L'état sonore du site résulte majoritairement du trafic aérien de l'aéroport de Toulouse–Francazal et du trafic routier des voiries adjacentes au site. Le site d'études se trouve majoritairement en zone D²⁴ du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport (approuvé le 18 juin 2008), sa partie au nord se trouvant en zone C de bruit modéré.

Les routes départementales aux abords du site (RD 924A, RD15, RD23) sont classées voies bruyantes de catégorie 3 au titre du classement sonore des infrastructures de transports terrestres²⁵. Le secteur réputé affecté par le bruit routier est de 100 m de part et d'autre de l'infrastructure.

²³ Unité de mesure du trafic routier : tous véhicules par jour ouvré.

²⁴ Indice Lden compris entre 50 et 57 dB(A)

²⁵ Par arrêté préfectoral du 21 janvier 2025, en application de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Des mesures acoustiques ponctuelles ont été réalisées pendant 24 heures du 2 au 3 juillet 2024 dans le voisinage du site d'études. Ces mesures fixent les niveaux de bruit résiduels à prendre en compte pour l'opération dans le cadre de l'application de la réglementation relative à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le trafic routier de proximité est la source principale de bruit de chacun des points de mesure, dont les niveaux sont cependant inférieurs aux recommandations de l'OMS de 2018.

Risques technologiques et naturels

Plusieurs soumises à autorisation ou enregistrement sont recensées dans un rayon de 2 km autour du site de l'opération. Aucune de ces ICPE n'est classée Seveso²⁶ dans un rayon de 1 km et l'opération se situe en dehors du périmètre du plan de zonage réglementaire du site Seveso seuil haut Linde France SA à 1,9 km à l'est du site.

La commune de Cugnaux n'est pas située en zone inondable, elle n'est pas incluse dans le périmètre d'un plan de prévention des risques naturels liés aux inondations. En revanche, le site d'études se trouve en partie en zone sujette aux inondations de cave. La commune de Cugnaux est située en zone d'aléa modéré pour le retrait-gonflement des argiles.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le choix du site de Francazal s'appuie sur une analyse de solutions de substitution à double échelle : régionale et locale. Le maître d'ouvrage a comparé plusieurs aéroports du sud-ouest (Toulouse-Francazal, Biarritz, Béziers, Auch, Muret-L'Herm), concluant que Toulouse-Francazal est le seul site réunissant les conditions techniques et territoriales nécessaires : accès direct à une piste opérationnelle, réserve foncière suffisante et contiguë, raccordement électrique puissant et proximité de la filière aéronautique toulousaine. L'argument environnemental principal tient à la reconversion d'une friche déjà urbanisée, évitant toute artificialisation supplémentaire. Les autres sites ont été écartés pour des motifs récurrents : contraintes foncières, enjeux environnementaux (zones Natura 2000, Znieff), éloignement du bassin d'emplois qualifiés ou saturation aéroportuaire. Cette justification est cohérente mais la matrice multicritère reste qualitative, sans évaluation chiffrée comparant l'impact des différents sites.

À l'échelle du site, plusieurs variantes d'implantation ont été étudiées. Le scénario retenu, fondé sur une implantation compacte en "A", réduit l'emprise initiale d'environ quatre hectares et préserve des îlots boisés au cœur et en bordure du site. Ce parti pris limite la consommation d'espace, ménage les zones les plus riches en biodiversité et contribue à la continuité paysagère interne. Les choix constructifs — matériaux biosourcés, production photovoltaïque relié au réseau, géothermie, récupération des eaux pluviales — traduisent une volonté de sobriété énergétique et de performance

À partir d'un certain niveau de trafic (supérieur à 5 000 véh./j pour les routes), les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5. La mesure de bruit est exprimée en décibels acoustiques (dB(A)) en séparant le niveau moyen en journée (LAeq (6h-22h)) et de nuit (LAeq (22h-6h)).

²⁶ Ville italienne où eut lieu en 1976 un grave accident industriel provoqué par une fuite de dioxine. Ce nom est devenu celui de la directive européenne de 1982 relative aux risques d'accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Elle a été révisée à deux reprises, le 9 décembre 1996 par la directive 96/82/CE dite « Seveso 2 » et le 4 juillet 2012 par la directive 2012/18/UE dite « Seveso 3 ». Elle impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, classés en « seuil bas » et « seuil haut » en fonction des quantités et des types de produits.

environnementale, même si la démarche reste davantage dans une logique d'optimisation technique que d'intégration écologique complète.

L'hypothèse de ne pas réaliser l'opération est écartée au nom d'enjeux socio-économiques : transition vers une aviation moins carbonée, maintien de la compétitivité régionale et création de 1 600 emplois directs.

Ces argumentaires sont solides sur le plan industriel, mais la démonstration environnementale repose surtout sur les bénéfices attendus à une échelle élargie, sans réelle comparaison objectivée des incidences locales évitées ou compensées. L'étude gagnerait à mieux quantifier les gains climatiques liés à l'autoproduction énergétique du site, la sobriété hydrique face au changement climatique et la mobilité des salariés.

L'Ae recommande de rendre l'analyse des alternatives plus transparente et quantifiée, d'intégrer explicitement les effets globaux de la Zac Franczal, et d'objectiver les bénéfices environnementaux de l'opération (bilan carbone, sobriété énergétique, suivi écologique) pour conforter la démonstration d'absence d'alternative satisfaisante.

2.3 Analyse des incidences de l'opération, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences et suivi de l'opération, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

La séquence ERC est clairement présentée et respecte le cadre réglementaire, mais elle reste formelle et trop peu démonstrative. Les mesures d'évitement sont décrites de manière déclarative, sans réelle preuve d'une réflexion amont sur les alternatives possibles. Les actions de réduction sont nombreuses mais peu hiérarchisées et manquent encore d'indicateurs de suivi concrets. Enfin, la compensation demeure très générale, ses objectifs étant trop peu mesurables.

2.3.1 Milieu physique

Phase chantier

Relief et topographie

Les incidences du chantier sur la topographie sont jugées très limitées. Les travaux prévus se concentrent sur le décapage de la terre végétale, le nivellement des terrains et la réutilisation des merlons existants, sans création de relief artificiel marqué. L'opération prévoit une légère rehausse du terrain (+0,30 m en moyenne), mais celle-ci reste marginale et n'altère ni les pentes naturelles, ni les écoulements superficiels.

Sol et sous-sol

Le chantier implique des travaux de dépollution pyrotechnique et, localement, le retrait de terres polluées vers des filières spécialisées. Ces interventions constituent une nette amélioration de la qualité des sols par rapport à l'état initial, marqué par les activités militaires passées. Les terrassements, fondations profondes, réseaux enterrés et forage d'un champ géothermique (boucles fermées à 200 m de profondeur) auront des effets ponctuels mais structurants sur la couche

superficielle du sol. En revanche, aucun impact durable n'est attendu sur la nature géologique du sous-sol.

Les mesures ERC sont bien détaillées. Une mesure d'évitement (ME01) prévoit un strict équilibre déblais/remblais et la réutilisation de la terre végétale et des merlons sur place, réduisant le besoin d'apport extérieur. Des mesures de réduction (MR01 et MR02) encadrent la mise en œuvre du forage géothermique et la prévention des pollutions accidentelles : sélection d'entreprises certifiées, stockage des produits dangereux en rétention, interdiction de vidange sur site, présence de kits anti-déversement, nettoyage régulier et tenue d'une charte environnementale de chantier. La traçabilité des terres excavées et des déchets est assurée par un registre. Ces mesures traduisent un certain niveau d'intégration environnementale du chantier et une conscience claire des risques liés à la pollution des sols. Toutefois, l'absence d'indicateurs chiffrés sur les volumes déplacés ou les taux de réutilisation limite la possibilité de vérifier l'effectivité des engagements. Enfin, un suivi ponctuel de la qualité des sols (analyses physico-chimiques après dépollution) renforcerait la transparence des résultats obtenus ainsi que la maîtrise du risque.

Eaux souterraines et superficielles

Les incidences sur les eaux sont avant tout liées au risque de pollution temporaire : apport de matières en suspension, fuites d'hydrocarbures, ruissellements chargés, ou rejets accidentels depuis les zones de stockage et de lavage. L'éloignement des cours d'eau (environ 700 m) limite cependant la propagation des pollutions. Les travaux n'impliquent pas de pompage dans la nappe ni d'interférences hydrogéologiques. Les effets sont donc qualifiés de faibles à modérés, temporaires et localisés.

Les mesures ERC proposées sont pragmatiques et complètes. L'évitement repose sur la limitation des mouvements de terres et la réalisation des noues d'infiltration dès le début du chantier afin d'assurer la gestion des eaux pluviales à la source. Les mesures de réduction (MR03 et MR04) prévoient la programmation des terrassements hors périodes pluvieuses, l'utilisation de regards temporaires plus profonds pour retenir les fines, la mise en place d'une base-vie équipée de dispositifs d'assainissement autonomes et d'un système d'évacuation des eaux de lavage vers des filières agréées. Ces dispositions sont encadrées par la charte environnementale de chantier et des contrôles réguliers.

L'approche démontre une anticipation correcte des incidences sur l'eau, en particulier par le phasage hydraulique des ouvrages. Elle manque d'un protocole de suivi de la qualité des eaux de ruissellement (turbidité, hydrocarbures totaux, MES) à fréquence mensuelle pendant les phases de terrassement. L'intégration d'un plan d'urgence en cas de pollution accidentelle (procédures, alertes, contacts) est également nécessaire pour sécuriser le dispositif.

L'Ae recommande de compléter le suivi, durant la phase chantier, sur :

- ***la stabilité durable des terrains et la préservation de la qualité des sols après terrassements et dépollution,***
- ***la protection effective des eaux superficielles et souterraines contre tout risque de pollution,***
- ***le contrôle des incidences climatiques et atmosphériques du chantier, notamment en période d'intempéries ou de forte chaleur.***

Phase d'exploitation

Sol et sous-sol

Les effets sur les sols concernent principalement l'imperméabilisation induite par les constructions et voiries, estimée à environ 61 000 m². Cette emprise reste toutefois maîtrisée grâce à une conception compacte et à la préservation d'environ 42 % de surfaces végétalisées. La qualité des sols est par ailleurs améliorée par la dépollution réalisée en amont. Les risques résiduels se concentrent sur la pollution chronique potentielle des zones techniques (aires de stationnement, zones de maintenance, zones de stockage de carburant ou produits chimiques).

Les mesures ERC sont clairement structurées. D'une part, la réduction des surfaces imperméabilisées (MR04) par l'usage de revêtements semi-perméables et la concentration du bâti limitent la rupture du cycle naturel de l'eau. D'autre part, la prévention des pollutions chroniques prévoit des dalles étanches, des dispositifs de rétention et de by-pass, des kits anti-déversement et l'interdiction de l'usage de produits phytosanitaires (MR13). Un suivi régulier des dispositifs d'étanchéité, des séparateurs d'hydrocarbures et des rejets d'eaux pluviales complète le dispositif. Cette stratégie traduit une prise en compte du risque de contamination du sol industriel. Elle devra être enrichie par la mise en place d'indicateurs de performance : nombre d'incidents de pollution, volumes d'eaux collectés résultant de pollutions accidentelles²⁷ ou taux de surfaces perméables effectivement fonctionnelles. Ces données permettraient un retour d'expérience quantifié et faciliteront l'évaluation environnementale continue du site.

Eaux souterraines et superficielles

L'opération présente une bonne gestion des eaux pluviales, conçue selon le principe d'une infiltration intégrale à la parcelle. L'ensemble des toitures et voiries sera raccordé à des tranchées drainantes et des noues végétalisées dimensionnées pour un épisode pluvial de retour trente ans, sur la base d'une perméabilité mesurée d'environ 5×10^{-6} m/s. Les eaux issues des aires potentiellement polluées (approvisionnement, lavage) transiteront par un séparateur d'hydrocarbures doté d'un obturateur automatique et d'alarmes.

Les mesures ERC associées visent à assurer la pérennité et la fiabilité du système : entretien semestriel des tranchées, contrôles après événements météorologiques extrêmes, maintenance annuelle du séparateur et tenue d'un carnet d'exploitation. Un dispositif de secours, prévoyant le raccordement au réseau public en cas de défaillance d'infiltration, renforce la sécurité hydraulique du site.

Cette conception démontre une excellente anticipation du risque hydraulique et un haut degré de technicité. La seule faiblesse identifiée réside dans l'absence d'indicateurs de colmatage et de mesure du rendement d'infiltration à long terme.

L'Ae recommande de veiller, durant la phase d'exploitation, à :

- maintenir la qualité des sols et éviter toute pollution chronique liée aux activités techniques ou de maintenance,***

²⁷ Notamment dans le cas de déversement accidentel de bioéthanol pouvant être utilisé dans les avions hybrides et amenant une charge organique non négligeable.

- *garantir la performance à long terme des dispositifs de gestion des eaux pluviales, notamment leur capacité d'infiltration et de traitement,*
- *pérenniser la maîtrise du risque hydraulique par un suivi régulier et une maintenance adaptée des ouvrages.*

2.3.2 Milieu naturel, paysages et patrimoine

Flore, habitats naturels, faune et continuités écologiques

L'emprise, d'environ dix hectares, entraîne la destruction d'habitats ouverts et la perturbation d'espèces durant les périodes sensibles, en particulier en reproduction. Les incidences sont modérées à significatives, compte tenu de la surface affectée et de la fonction écologique du site dans la matrice paysagère du plateau de Francazal. Les mesures ERC sont bien articulées (balisage, phasage des travaux hors périodes sensibles, écologue référent, création et gestion sur le long terme d'habitats favorables au Lapin de garenne).

Toutefois, la présentation des surfaces réellement affectées nécessite une clarification. L'étude identifie 10,6 ha de destruction directe pour la seule opération AURA Factory, mais ne retient que 8,6 ha après réhabilitation interne (2 ha remis en friche + 2,4 ha de pelouses créées post-travaux). Lors de la visite sur site, les rapporteurs ont appris qu'une des mesures de réduction est intégrée dans le calcul des 10,6 ha, ce qui explique la réduction apparente à 8,6 ha. En revanche, l'emprise de la base vie n'a pas été prise en compte, entraînant une destruction additionnelle qui porte la surface réellement affectée au-delà de 8,6 ha. Cette valeur doit donc être recalculée et corrigée, afin de disposer d'une surface fiable de perte nette, indispensable à un dimensionnement au moins suffisant des mesures compensatoires dans la perspective de l'arrêté d'autorisation.

Par ailleurs, l'évaluation ne traite pas suffisamment la perte d'habitats pionniers à micro-topographie de milieu ouvert, dont la présence de la Mousse fleurie²⁸ constitue un indicateur clé. Si l'étude reconnaît 5 050 m² occupés par l'espèce, elle rapporte pourtant son altération à une zone artificialisée totale de 7,6 ha, sans décrire les modalités de maintien ou de restauration effective de l'habitat pionnier correspondant. La relation entre perte de sol nu, recolonisation par la Mousse fleurie et fonctionnalité écologique reste donc insuffisamment précisée. Les suivis écologiques annoncés manquent d'indicateurs de performance, comme la densité de lapins, le retour de l'avifaune ou le taux de recolonisation végétale. Aucun indicateur ne cible non plus la reconstitution des communautés pionnières, alors que la Mousse fleurie est utilisée comme espèce repère pour la fonctionnalité des milieux ouverts secs.

Les avis récents du CNPN ([Technocampus hydrogène vert, 2024](#)) et du CSRPN Occitanie ([MESS Francazal, 2025](#) et AURA AERO, 2025) confirment ces limites. Ces avis rejoignent le constat que les gains écologiques doivent être démontrés, non seulement à l'échelle de l'opération, mais aussi à celle du territoire fonctionnel. Dans ce contexte, l'Ae considère qu'une lecture plus fonctionnelle de la trame verte et bleue – intégrant la connectivité du site avec les milieux voisins – renforcerait la cohérence de la démarche ERC.

S'agissant des compensations, la méthodologie aboutit à 15,5 ha pour 8,6 ha de perte nette, soit un ratio de 1,8 pour 1, qui suppose un gain écologique substantiel. Or, les modalités de restauration et de gestion des sites proposés (10 ha à Portet-sur-Garonne, 5,6 ha à Roques) restent décrites de

²⁸ Espèce de plantes grasses, communément appelée crassule mousse ou mousse-fleurie.

façon générale et il n'est pas démontré que leurs capacités d'accueil pour les espèces affectées par l'opération seront équivalentes à celles des friches initiales. L'additionnalité n'est pas non plus quantifiée rigoureusement. La compensation agrège également plusieurs objectifs écologiques sans garantie que la fonctionnalité de chaque cortège soit réellement restaurée.

Enfin, la prévention de l'implantation des ambroisies (à feuilles d'armoise et trifide), dont le pollen est fortement allergisant, n'est pas documentée.

L'Ae recommande de garantir, durant la phase chantier :

- ***la préservation effective des fonctions écologiques essentielles des milieux ouverts, notamment pour le Lapin de garenne et l'Aigle botté, ainsi que la conservation – ou la reconstitution – des micro-habitats pionniers favorables à la Mousse fleurie,***
- ***la continuité écologique fonctionnelle du site, en veillant à la permanence des corridors et à la restauration rapide des habitats naturels après travaux y compris les continuités internes de micro-haies, talus et faciès herbacés actuellement sous-estimés dans la lecture de la trame verte locale,***
- ***l'absence de dissémination, la surveillance et la destruction des plants d'ambroisies avant leur floraison.***

Paysage et perception visuelle

Durant le chantier, les incidences paysagères sont essentiellement temporaires et visuelles : présence de grues, d'engins, de stockage de matériaux et la mise à nu partielle des sols. Ces perturbations, perceptibles depuis les axes environnants, restent limitées dans le temps et localisées. Les mesures prévues consistent à optimiser le phasage des travaux, réduire les zones ouvertes simultanément, limiter les déblais apparents et entretenir la propreté des abords. La présence de merlons et de végétation périphérique contribue également à atténuer la perception du chantier depuis les points de vue proches.

L'Ae recommande de garantir, durant la phase chantier, la réduction des atteintes paysagères temporaires par un suivi visuel et une remise en état progressive.

2.3.3 Réseaux et cadre de vie

Trafic routier et mobilité

Lors des travaux, l'utilisation d'une entrée, aujourd'hui fermée, de l'aéroport à l'ouest du site sur la RD 924A est envisagée pour réduire les incidences sur les conditions de circulation.

En phase d'exploitation, des études de modélisation du trafic routier et du fonctionnement des carrefours au sud de la plateforme aéroportuaire ont été menées pour un scénario de référence et un scénario avec opération²⁹ arrêté en 2030, avant même la montée en charge complète de l'activité d'AURA AERO³⁰. Le dossier ne comporte pas de projections après 2030 dans l'attente du déploiement de la Zac Francazal par Toulouse Métropole.

²⁹ L'étude prend en compte la mise en service des opérations AURA AERO, TARMAC Aerosave ainsi que de l'opération Cœur de Village (bande centrale), avec environ 23 400 m² de surface de plancher supplémentaire.

³⁰ Prise en compte d'un effectif total de 833 salariés, dont une moitié en 2x8, à comparer à un effectif cible estimé à 1 600 employés dès 2033, dont près de 1 000 en 2x8, avec un différentiel de plus de 100 salariés présents en journée.

Les résultats montrent une augmentation du trafic routier autour de l'aéroport à l'horizon 2030, en situation de référence et avec opération, en prenant pour hypothèse une conservation de la répartition modale actuelle. Les situations de saturation amplifiées par les opérations peuvent être supprimées avec des adaptations limitées des carrefours, du ressort des collectivités.

Le stationnement des véhicules individuels des salariés est envisagé dans le périmètre de la Zac Francazal, à proximité de l'entrée du site d'AURA Factory, dans un parking de stationnement en silo de 730 places. AURA AERO a prévu des capacités de stationnement vélo importantes au sein de l'opération, correspondant à 40 % des salariés présents sur site à terme.

L'opération s'inscrit donc dans la stratégie de mobilité de Toulouse Métropole, non détaillée dans l'étude d'impact de l'opération, mais dont les rapporteurs ont pu prendre connaissance via « *l'étude de cohérence urbanisme-mobilités pour la desserte du campus Francazal* »³¹, récemment finalisée et en cours de signature par les collectivités parties prenantes.

L'Ae recommande à AURA AERO, d'assurer l'articulation des analyses de mobilité de l'opération avec celles conduites pour la Zac Francazal, notamment en intégrant les évolutions attendues des parts modales.

L'Ae recommande à Toulouse Métropole de compléter l'étude de trafic par des scénarios de référence et de projet à l'horizon 2035 et à vingt ans, en intégrant l'ensemble des opérations prévues sur la plateforme, les développements urbains proches et les perspectives d'amélioration de la desserte du territoire.

Émissions atmosphériques

Le procédé industriel de fabrication des avions occasionnera des rejets atmosphériques, qui bien que décrits dans le dossier, avec des mesures de réduction, ne sont pas quantifiés. Les gaz extraits des locaux de travail pourront contenir des composés organiques volatils (COV) issus de rejets diffus liés aux activités ponctuelles de nettoyage, collage, application de produits de préservation et de protection du bois. Un ensemble d'extracteurs à fonctionnement permanent ou intermittent seront dédiés aux étuves de l'atelier composite, aux activités de dépoussiérage et usinage du bois, de peinture et au stockage de produits chimiques. L'ensemble des machines de l'atelier menuiseries sera connecté à un réseau centralisé d'aspiration à la source des poussières, raccordé sur deux unités de dépoussiérage et filtration cyclonique. Les équipements d'aspiration à la source disposeront de dispositifs de filtration et de traitement au charbon actif avant rejet dans l'atmosphère. Les rejets des cabines de peinture seront traités par filtres en carton plissé avec média. Tous les rejets seront situés à plus de 8 m des prises d'air et des ouvrants des ateliers.

Les rejets canalisés associés aux installations classées pour la protection de l'environnement respecteront les prescriptions générales applicables à ces activités. Mais si les concentrations maximales sont ainsi définies, les volumes concernés ne sont pas précisés. Les émissions de polluants atmosphériques n'étant ainsi pas quantifiées, les incidences sur la qualité de l'air prenant en compte les effets de dilution et de dispersion ne sont pas estimées. Divers produits chimiques sont utilisés dans le processus industriel dont une trentaine classés CMR (cancérogènes, mutagènes, reprotoxiques). Des travaux de substitution sont engagés pour réduire le nombre de produits

³¹ Étude comportant notamment un diagnostic territorialisé sur un périmètre pertinent et des feuilles de route modales pour améliorer la desserte du secteur. Les principales orientations de cette étude consistent à améliorer la desserte en transport collectif, à aménager des itinéraires vélos continus et qualitatifs et à limiter le trafic routier de transit.

présentant un danger pour la santé humaine. Le risque sanitaire lié aux rejets atmosphériques sur le site est estimé dans le dossier « *limité* », sans pour autant que ces rejets n'aient été estimés.

L'agence régionale de santé précise que l'aéroport de Toulouse–Francazal accueille déjà plus de 5 000 m² de cabines de peintures pour aéronefs. Le cumul des émissions de polluants atmosphériques du site aéroportuaire n'est pas estimé dans le dossier (cf. partie 2.3.4 ci-dessous).

Le trafic aérien additionnel associé à l'activité d'AURA AERO émettra moins de gaz de combustion que le trafic aérien normal de l'aéroport de Toulouse–Francazal. Le déploiement d'avions à motorisation électrique contribuera dans la durée à réduire les émissions locales de polluants liées au trafic aérien s'ils se substituent à des avions à motorisation thermique classique.

L'exploitation du site n'émettra pas d'odeurs susceptibles d'être perçues à l'extérieur.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact avec une estimation en situation cible des émissions de polluants atmosphériques des procédés industriels et une simulation de dispersion dans l'atmosphère en fonction des vents dominants et d'en évaluer les risques sanitaires.

Nuisances sonores

Les travaux de démolition et de terrassement, de réalisation des fondations et de construction des pistes et bâtiments et tous les mouvements d'engins de chantier pourront occasionner des nuisances sonores. Les incidences brutes sont estimées temporaires et modérées en raison de l'éloignement des travaux vis-à-vis des habitations riveraines. Les mesures de réduction usuelles pour la tenue du chantier sont présentes, les incidences résiduelles sont estimées faibles.

Une information spécifique des riverains sera faite à l'occasion des travaux de dépollution pyrotechnique du site qui devront se dérouler la nuit afin de réduire les risques sur le trafic aérien de Toulouse–Blagnac et les riverains. La surveillance continue des niveaux sonores du chantier est évoquée dans le dossier, mais sans engagement du maître d'ouvrage.

L'Ae recommande la mise en place préventive d'une surveillance continue des niveaux sonores à proximité des plus proches riverains avec une publication régulière des résultats, pendant toute la durée des travaux bruyants des chantiers.

En phase d'exploitation, tous les équipements destinés aux procédés industriels, d'usinage ou d'assemblage sont implantés au sein de locaux fermés, limitant ainsi le risque de nuisances sonores perceptibles par les riverains. Les activités logistiques et les centrales de traitement d'air sont en revanche en extérieur, le positionnement à l'est du site de la cour logistique, à l'opposé des habitations les plus proches, étant de nature à nettement en réduire les nuisances.

L'étude d'impact délimite les zones à émergences réglementées³² et définit le niveau de bruit associé à l'activité du site maximal admissible pour chacune d'entre elles. Le dossier conclut alors sans justification que le respect des niveaux de bruit en limite de propriété du site au titre de la réglementation ICPE³³ permettra de respecter les valeurs d'émergence admissibles. Le dossier ne

³² Suivant les dispositions de l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

³³ Établis aux valeurs maximales autorisées par l'arrêté du 23 janvier 1997 précité, de 70 dB(A) pour la période de jour et 60 dB(A) pour la période de nuit, s'agissant d'une zone industrielle.

comporte pas de résultats de simulation des niveaux sonores liés à l'activité sur le site. Les nuisances acoustiques associées aux vols d'essai et au trafic routier additionnel ne sont pas non plus définies dans le dossier.

La mesure d'évitement ME05, à requalifier en mesure de réduction, et la mesure de réduction MR25, traitent de la source des émissions sonores, sans préciser les objectifs poursuivis, ni garantir au minimum le respect des niveaux sonores maximaux en limite de propriété. Des mesures du niveau de bruit et des émergences une année après le démarrage de l'exploitation et tous les trois ans sont envisagées, sans cependant être détaillées.

L'exploitation du site n'aura pas d'incidences en termes de vibrations pour les riverains.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact avec des représentations cartographiques des courbes des niveaux de bruit associés à l'activité et en bruit cumulé, à superposer à la représentation du plan d'exposition au bruit de l'aéroport et à comparer à la situation actuelle.

Énergie

En exploitation, la consommation annuelle du site en électricité est estimée à 23 800 MWh. Environ 10 % de cette consommation sera couverte par une production locale d'électricité renouvelable photovoltaïque, autoconsommée à 95 %.

Les besoins de chaud et de froid seront partiellement couverts par une installation de géothermie de moyenne importance raccordée à 50 sondes jusqu'à 200 m de profondeur. Le préchauffage de l'eau chaude sanitaire sera assuré par un total de 150 m² de panneaux solaires thermiques. L'utilisation d'un réseau de chaleur urbain en cours de développement alimenté par une chaufferie biomasse couvrira la majeure partie des besoins en eau chaude sanitaire, chauffage des locaux et du procédé industriel.

Les besoins énergétiques du site ont été réduits dès la conception par une diminution des surfaces requises, une attention portée à l'enveloppe thermique des bâtiments et à l'optimisation des parois vitrées, une optimisation des systèmes de ventilation, dont une absence de climatisation des bureaux en recourant à de la ventilation nocturne pour évacuer la chaleur emmagasinée en journée. La consommation de kérosène pour les avions produits est estimée entre 156 et 312 m³ par an.

Émissions de GES

En phase travaux, les émissions sont estimées suivant la méthode du bilan Carbone®, en précisant les hypothèses retenues, mais pas les facteurs d'émission. Les émissions directes et indirectes de GES pendant la phase travaux sont estimées à environ 60 000 tonnes de CO₂éq sur les trois années de durée totale du chantier, soit environ 20 000 tCO₂éq/an. La construction des ateliers et l'achat des biens industriels représentent les activités les plus émettrices de GES.

Les principales mesures mises en œuvre ont consisté à réduire la surface du hall d'assemblage, avec un gain de 10 000 m² de surface au sol, à privilégier des matériaux à faible impact carbone comme le bois, et à déployer les bonnes pratiques permettant d'obtenir des certifications BBCE³⁴ standard pour les bureaux et Breeam niveau « Very good » pour les ateliers.

³⁴ Certification bâtiment bas carbone, le niveau standard correspondant aux seuils 2028 de la réglementation RE2020.

En phase d'exploitation, le scénario de référence, en l'absence de l'opération, est défini par le maintien des avions régionaux actuellement en exploitation dans le monde qui auraient pu être remplacés au cours d'une année par les avions ERA, pendant une année supplémentaire. Les émissions de GES dans ce scénario correspondent aux émissions de 100 avions de la flotte régionale actuellement en service par an, soit 101 000 tCO₂éq/an. Le scénario de référence n'intègre pas les évolutions dans le temps des émissions des avions de même catégorie, indépendamment de l'opération³⁵, notamment en application des règlements européens renforcés (refuel EU). Il ne prend pas en compte de perspective de diminution du trafic aérien régional, dans le contexte de réduction des émissions de gaz à effet de serre des accords internationaux sur le climat, pour des raisons de sobriété, de changement des pratiques professionnelles et de développement des transports ferroviaires. Par exemple, en France, d'après l'institut national de la statistique et des études économiques, le trafic aérien régional a diminué de 20,8 % depuis 2019³⁶.

Les émissions du scénario avec opération sont très majoritairement dimensionnées par l'usage des 100 avions ERA produits par an, sur une année, représentant 50 630 tCO₂éq/an à comparer à une estimation des émissions de 2 800 tCO₂éq/an pour le procédé industriel, les déplacements entre le domicile et le travail des salariés et les déplacements professionnels de la société. Le bilan réalisé omet cependant de comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre associées à toutes les matières premières et produits nécessaires à la production des avions³⁷, qui représentent une proportion majoritaire des émissions associées au procédé industriel et l'émission possible au cours du procédé industriel³⁸ d'autres gaz à effet de serre que le CO₂, à potentiel de réchauffement global encore plus élevé.

L'usage de bois, matière première renouvelable, de provenance certifiée pour la structure des avions INTEGRAL, en lieu et place de métaux ou de composites diminue les émissions à la fabrication. La limitation du recours aux métaux « rares » tels que le titane ou les alliages de nickel, le cuivre à moins d'une tonne par an permet de limiter ceux-ci à moins de 0,5 %³⁹ des matériaux mis en œuvre.

Les bénéfices environnementaux de l'entrée sur le marché des avions ERA et INTEGRAL sont présentés comme significatifs, avec une réduction de 50 à 80 % des émissions de gaz à effet de serre sur un vol type de 500 km, selon l'énergie utilisée (50 % avec du kérosène, 80 % avec l'utilisation de carburant alternatif). Le choix d'un « vol type » de 500 km doit cependant être justifié sur la base d'une distribution des distances parcourues par les avions régionaux dans le monde, le choix d'un vol de relative courte distance étant plus favorable à un avion pouvant parcourir environ 300 km sur batteries, alors que ces avions de 19 places possèdent un rayon d'action d'environ 1 500 km. Avec les hypothèses du dossier, les nouveaux avions ERA se substitueraient à une partie des avions régionaux⁴⁰ plus émissifs actuellement en service, avec un gain global estimé à 50 000 tonnes de CO₂éq évitées par an, au cours des premières décennies.

³⁵ Dans le cadre du scénario « Avec Mesures Existantes » 2024 de la stratégie nationale bas carbone (SNBC)

³⁶ [Insee, 2025, Statistiques du trafic aérien](#)

³⁷ Pour des raisons de confidentialité industrielle, le détail des consommations de matière n'est pas précisé, mais des ordres de grandeur sont indiqués : équipements et systèmes pour environ 250 tonnes, métaux pour environ 160 tonnes, composite pour environ 100 tonnes, batteries pour environ 100 tonnes, dont moins de 3 tonnes de lithium. À ces achats de produits s'ajoutent les matières premières directement mises en œuvre sur le site pour environ 150 tonnes par an.

³⁸ *A contrario* des émissions associées aux fuites de fluides frigorigènes, incluses au bilan. L'usage de ces fluides est par ailleurs limité grâce à la mise en place, pour les locaux de production, de centrales doubles flux avec récupération d'énergie et refroidissement adiabatique indirect.

³⁹ À titre de comparaison, ils représentent environ 4 % de la masse d'un avion A320.

⁴⁰ 3 000 avions existants 19 places et 14 092 avions des segments adjacents (de 6 à 11 sièges et de 20 à 39 sièges).

L'Ae recommande de compléter le bilan des émissions de gaz à effet de serre avec les émissions associées à l'approvisionnement des matières premières de l'usine de fabrication des avions ERA et INTEGRAL et de s'appuyer sur une distribution des distances de vol des avions régionaux dans le monde pour estimer plus précisément les gains attendus en exploitation par rapport à un scénario de référence à préciser en termes d'évolution des émissions.

Risques technologiques et naturels, vulnérabilité au changement climatique

Aucun risque industriel externe aux opérations ou lié au transport de marchandises dangereuses n'est identifié.

Face au risque d'inondation par remontée de nappe, très faible cependant, l'opération ne prévoit pas de locaux en sous-sol et les études géotechniques détermineront les modalités d'ancrage des cuves enterrées à faible profondeur pour la rétention des eaux incendie ou la récupération d'eaux de pluie pour l'arrosage des espaces verts.

Le risque de retrait-gonflement des sols argileux est intégré dès la conception.

L'opération ne présente pas de vulnérabilité particulière au changement climatique, notamment aux risques de sécheresse ou d'inondation qui peuvent être amplifiés dans les prochaines années.

2.3.4 Effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés

L'étude d'impact a identifié trois projets industriels ou d'aménagement dans l'aire d'étude élargie pour l'analyse des effets cumulés. La mise à niveau des systèmes d'assainissement de la commune de Cugnaux et l'extension de la plateforme logistique de GPL sur la commune de Villeneuve-Tolosane n'emportent pas d'effets cumulés avec l'opération AURA Factory. L'opération Technocampus hydrogène vert⁴¹, à 700 m du site d'AURA Factory à l'est de la plateforme aéroportuaire, est considérée dans le dossier comme ayant des incidences cumulées modérées sur les trafics routiers au sud de l'aéroport et faibles sur les milieux naturels, en raison de la destruction dans le cadre de cette opération de stations de Mousse fleurie et de milieux boisés favorables à plusieurs espèces protégées, identiques à celles de l'opération AURA Factory, à l'exception notable de l'Aigle botté, non concerné. Pour l'Ae, le Technocampus hydrogène vert est une opération du projet d'ensemble de la Zac Francazal avec toutes les opérations fonctionnellement liées.

L'évaluation environnementale de l'opération AURA Factory comporte une étude des effets totaux avec deux opérations TARMAC Aerosave et la bande centrale⁴². À ce stade d'avancement des opérations, seuls les enjeux environnementaux des milieux naturels⁴³ et les modélisations à l'horizon 2030 du trafic routier ont pu être étudiés, le dossier devant être actualisé notamment à l'occasion de la demande d'autorisation environnementale pour l'opération TARMAC Aerosave.

Pour les incidences sur les milieux naturels, à la fois le CNPN et le CSRPN ont indiqué dans leurs avis récents (cf. partie 2.3.2) la nécessité d'une estimation des effets globaux et d'une approche

⁴¹ Ensemble de 4 bâtiments de types industriels et tertiaires, d'environ 8 570 m² de surface de plancher, dédiés à l'industrie verte et à des activités de recherche, avec 5 300 m² d'aires extérieures.

⁴² Le projet de Zac Francazal de Toulouse-Métropole n'est pas retenu dans l'étude des effets d'ensemble en l'absence d'informations disponibles suffisantes mais il prendra en compte les effets de l'opération AURA Factory, comprise pour partie dans son périmètre.

⁴³ Hormis les compensations proposées, propres à l'opération d'AURA AERO.

coordonnée entre les différentes opérations de la Zac Francazal, la Zac elle-même et le projet d'ensemble de réaménagement de l'aéroport de Toulouse-Francazal.

Les incidences globales des nuisances sonores, incluant notamment celles de l'activité de découpe des avions à la cisaille en extérieur sur les aires de démantèlement de TARMAC Aerosave et des émissions de polluants atmosphériques des ICPE présentes à proximité ne sont pas évaluées.

Le dossier estime l'augmentation du trafic aérien sur l'aéroport, résultant des nouvelles activités d'AURA AERO et de TARMAC Aerosave, à environ 500 mouvements par an, soit une augmentation de 15 % par rapport au trafic actuel, permettant de rester nettement en deçà des hypothèses d'évolution prises à long terme⁴⁴ pour l'établissement du plan d'exposition au bruit de la plateforme aéroportuaire.

L'Ae recommande :

- ***de prendre en compte les effets globaux sur la flore et la faune à l'échelle de l'ensemble des opérations au sud-ouest de l'aéroport de Francazal, notamment pour dimensionner puis définir les plans de gestion des sites de compensation afin de s'assurer de reconstituer toutes les fonctionnalités et de vérifier l'efficacité des mesures par des indicateurs de résultats mesurables partagés entre opérations ;***
- ***de réaliser une étude de simulation acoustique des activités conjointes d'AURA AERO et de TARMAC Aerosave pour déterminer les niveaux sonores à proximité des zones riveraines les plus proches ;***
- ***de quantifier le niveau des émissions de polluants atmosphériques dans leur totalité au niveau des ICPE de l'aire d'étude élargie.***

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

L'opération n'est pas située dans un site Natura 2000, mais elle se trouve à proximité de deux ensembles majeurs : la ZPS « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac », à environ deux kilomètres, et la ZSC « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » à moins de cinq kilomètres. Ces sites, de grande superficie, contribuent à la conservation d'habitats alluviaux et d'espèces d'intérêt communautaire, dont des rapaces, des oiseaux d'eau, des poissons migrateurs, la Loutre d'Europe et plusieurs espèces de chauves-souris.

L'étude conclut à l'absence d'incidences directes significatives et à des incidences indirectes faibles à modérées, maîtrisées par les mesures prévues. Toutefois, l'analyse reste essentiellement qualitative et s'appuie surtout sur la distance aux périmètres Natura 2000, sans évaluer suffisamment les continuités écologiques fonctionnelles. Cela concerne notamment la population d'oiseaux de la ZPS, qui utilisent fréquemment les milieux ouverts de Francazal comme zones de chasse, rôle écologique peu pris en compte dans l'étude.

De même, la trame verte et bleue locale est décrite sans réelle évaluation de la manière dont les aménagements projetés (clôtures, bâtiments, éclairage) pourraient affecter les déplacements de la petite faune et des chauves-souris entre les espaces agricoles et les ripisylves de la Garonne.

⁴⁴ Soit 10 057 mouvements/an, ce qui est supérieur au trafic actuel (3 355 mouvements en 2024), à comparer aux 66 578 mouvements d'avions commerciaux en 2024 pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

L'absence de modélisations lumineuses et acoustiques ou d'analyse quantitative des surfaces fonctionnelles limite la robustesse de l'évaluation.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 en intégrant la dimension fonctionnelle des continuités écologiques entre le site de Francazal et les vallées de la Garonne et de l'Ariège, notamment pour les espèces d'intérêt communautaire telles que l'Aigle botté, le Milan noir et les chauves-souris.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique dispose d'une présentation claire et structurée des impacts environnementaux. Le choix de réaliser volontairement une évaluation environnementale pour les deux opérations traduit une démarche responsable. La qualité de la méthodologie, la transparence sur la pollution des sols et l'intégration de dispositifs énergétiques faiblement carbonés (géothermie, photovoltaïque) renforcent le dossier.

Toutefois, plusieurs limites majeures apparaissent dans le RNT. Les mesures de compensation écologique sont encore trop générales, alors même que la biodiversité du site présente des enjeux forts (rapaces, chauves-souris, insectes protégés). L'absence d'articulation avec les incidences de la Zac Francazal, pourtant un projet majeur d'aménagement porté par Toulouse Métropole, limite la compréhension des interactions territoriales et environnementales. Les effets sur la santé et le cadre de vie des riverains sont également peu présentés. La prise en compte de l'adaptation au changement climatique reste trop sommaire et les dispositifs de suivi environnemental manquent de précisions (indicateurs, responsables, calendrier).

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique par l'évaluation des effets d'ensemble, notamment avec la Zac Francazal, par la présentation des mesures compensatoires écologiques et de leur suivi, par l'analyse de l'impact général sur la santé et le cadre de vie, tout en intégrant le contexte de changement climatique.