

Dossier de demande d'autorisation environnementale

PJ N°4a : Résumé Non Technique

DAHER LOGISTICS *Extension Airlog II - Cornebarrieu (31)*

Ce document comporte 80 pages

4	17/07/2026	Prise en compte des retours DREAL	R.GRYSON	C.CHANSSARD
3	08/06/2026	Prise en compte des retours	R.GRYSON	C.CHANSSARD
2	09/04/2026	Prise en compte des retours	R.GRYSON	C.CHANSSARD
1	13/03/2026	Edition initiale	R.GRYSON	C.CHANSSARD
Rév.	Date	Objet	Rédaction	Vérification & Approbation



Où suis-je dans le dossier ?

Pièces de l'autorisation environnementale de DAHER

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

Pour plus de détail =>

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

Présentation Non Technique du projet

PJ 7

Description détaillée du projet

PJ 46

Pièces de l'évaluation environnementale

Résumé Non Technique de l'étude d'impact du projet

PJ 4a

Pour plus de détail =>

Etude d'impact du projet

PJ 4

Cette étude d'impact se compose d'une annexe :

Fascicule BIODIVERSITE

PJ 106 à 113

Résumé Non Technique de l'étude de dangers du projet

PJ 49

Pour plus de détail =>

Etude de dangers du projet

PJ 49

Plan de situation DAHER

PJ 1

Plan DAHER

PJ 48

Pièces graphiques DAHER

PJ 2

Autres pièces

Capacités techniques et financières DAHER

PJ 47

Maitrise foncière DAHER

PJ 3

Avis du propriétaire

PJ 62

Avis du maire

PJ 63

Glossaire

AM	Arrêté Ministériel
AP	Arrêté Préfectoral
APB	Arrêté préfectoral de Protection de Biotope
ARF	Analyse de risques foudre
ARS	Agence Régionale de Santé
ATB	Aéroport Toulouse Blagnac
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
CDAC	Commission Départementale d'Aménagement Commercial
CDC	Caisse des Crédits
CDPENAF	Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
CLE	Commission Locale de l'Eau
CO	Monoxyde de carbone
CO ₂	Dioxyde de carbone
CPRE	Cahier des Prescriptions Environnementales
CTA	Centre de traitement de l'air
dB(A)	Décibels acoustique
DD	Déchets Dangereux
DDT	Direction Départementales des Territoires
DGR	Document Graphique du Règlement
DIB	Déchet Industriel Banal
DND	Déchets Non Dangereux
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EDD	Etude De Danger
EI	Etude d'Impact
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ENAF	Espaces naturels, agricoles et forestier
ERC	Eviter, Réduire et Compenser
FDES	Fiche de Déclaration Environnementale et Sanitaire
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
HCT	Hydrocarbures totaux
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IED	Directive relative aux émissions industrielles (Industrial Emissions Directive)
IGP	Indication Géographique Protégée
INAO	Institut national de l'origine et de la qualité
INERIS	Institut National de l'Environnement industriel et des RISques
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
iREP	Registre français des Emissions Polluantes
ISDI	Installations de Stockage des Déchets Inertes
NC	Non Concerné
ND	Non Déterminé ou Non Disponible

NGF	Nivellement Général de la France
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
PAN	Plan d'Actions National
PAR	Plan d'Actions Régional
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PEP	Profil Environnemental Produit
PL	Poids Lourds
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PM	Particules en suspensions dans l'air
PNR	Parc Naturel Régional
PZ	PiéZomètre
RAT	Ram Air Turbine
RD	Route Départementale
RIA	Robinet d'Incendie Armé
RN	Route Nationale
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SANDRE	Service d'Administration Nationale des Données et Référentiels sur l'Eau
SAR	Schéma d'Aménagement Régional
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDI	Schéma Directeur Industriel
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
TRI	Territoire à Risque important d'Inondation
TVB	Trame Verte et Bleue
VL	Véhicule Léger
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZER	Zone à Emergence Réglementée / Zone d'étude rapprochée pour la biodiversité
ZICO	Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF	Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
ZPS	Zones de Protection Spéciale
ZSC	Zone Spéciale de Conservation

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	10
1.1 PRESENTATION DES ACTEURS	10
1.1.1 DAHER LOGISTICS : Le porteur de projet.....	10
1.1.2 Airbus Operations SAS : Le donneur d'ordre	10
1.2 CONTEXTE DU PROJET	11
1.2.1 Contexte du projet	11
1.2.1.1 Airlog I.....	11
1.2.1.2 Airlog II.....	12
1.2.2 Contexte réglementaire du projet.....	13
1.2.2.1 Catégorie de projet 1	13
1.2.2.2 Catégorie de projet 39 a)	13
1.2.2.3 Catégorie de projet 39 b).....	14
2. PRESENTATION DU PROJET	15
2.1 PRECISION SUR LES PERIMETRES D'IMPLANTATION DU PROJET	15
2.1.1 Délimitation géographique actuelle	15
2.1.2 Délimitation géographique future	16
2.2 LES CARACTERISTIQUES DU PROJET.....	17
2.2.1 Présentation succincte des activités du projet	17
2.2.1.1 Situation actuelle	17
2.2.1.2 Situation projetée.....	18
2.2.2 Le planning de réalisation des différents projets	18
2.2.3 Caractéristiques de la phase chantier	18
2.2.4 Contexte réglementaire propre au projet	18
2.2.4.1 Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).....	18
2.2.4.2 Situation vis-à-vis de la directive IED (directive 2020/75/UE)	19
2.2.4.3 Situation vis-à-vis de la directive SEVESO III (articles R.511-10 à R.511-12 du code de l'Environnement)	19
2.2.4.4 Installations, ouvrages, travaux et activités relevant de la législation sur l'eau (IOTA) modifiées ou créées.....	20
2.3 L'INTEGRATION DU PROJET DANS LES PLANS D'URBANISME	20
3. L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT.....	21
3.1 LES FACTEURS DE L'ETAT ACTUEL	21
3.1.1 La population et la santé humaine	21
3.1.2 Le bruit.....	21
3.1.3 La biodiversité.....	22
3.1.3.1 Les espaces et sites naturels.....	22
3.1.3.1.1 Zonages patrimoniaux	22
3.1.3.1.2 Zonages réglementaires.....	23
3.1.3.2 La faune, la flore et les habitats.....	24
3.1.4 Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat	24
3.1.4.1 Les sols et sous-sols	24
3.1.4.1.1 Topographie.....	24
3.1.4.1.2 Géologie.....	25
3.1.4.1.3 Qualité des sols	25
3.1.4.1.4 Sites et sols pollués	25
3.1.4.2 L'eau	25
3.1.4.2.1 Eaux superficielles.....	25
3.1.4.2.2 Contexte hydrogéologique du site	26
3.1.4.3 L'air	27
3.1.4.3.1 Emissions atmosphériques industrielles dans l'environnement du site étudié	27
3.1.4.3.2 Qualité de l'air	27
3.1.4.4 La climatologie.....	29
3.1.4.4.1 Température	29
3.1.4.4.2 Précipitations	29
3.1.4.4.3 Ensoleillement	30
3.1.4.4.4 Régime des vents	30
3.1.5 Les risques naturels.....	31

3.1.6	<i>Les biens matériels, le patrimoine culturel, le paysage et l'utilisation des ressources naturelles</i>	31
3.1.6.1	Les biens matériels	31
3.1.6.1.1	Les bâtiments d'activités	31
3.1.6.1.2	Le trafic routier, le trafic ferroviaire, le trafic fluvial et/ou maritime	31
3.1.6.2	Le paysage	32
3.1.6.3	Le patrimoine culturel et archéologique	33
3.1.6.4	L'utilisation des ressources naturelles	33
3.1.6.4.1	Consommation d'eau	33
3.1.6.4.2	Consommation d'électricité	33
3.1.6.4.3	Consommation de gaz	33
3.2	SYNTHESE DE L'ETAT ACTUEL	34
4.	EVALUATION DES IMPACTS ET MESURES ERC EN PHASE D'AMENAGEMENT	37
4.1	IMPACTS ET MESURES SUR LES MILIEUX NATURELS	37
4.1.1	<i>Impacts et mesures sur la biodiversité</i>	37
4.1.1.1	Situation actuelle	37
4.1.1.2	Impacts bruts sur la biodiversité	37
4.1.1.3	Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement	37
4.1.1.4	Espèces présentant des impacts résiduels non négligeables et devant faire l'objet de la démarche dérogatoire	38
4.1.1.5	Mesures de compensation	39
4.1.1.6	Bilan de la compensation	39
4.1.2	<i>Impacts et mesures sur les Zones Humides</i>	41
4.1.2.1	Situation actuelle	41
4.1.2.2	Evolution liée au projet	41
4.1.2.3	Impacts bruts sur les Zones Humides	41
4.1.2.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation	41
4.1.2.5	Modalités de suivi des mesures	41
4.1.3	<i>Impacts sur les sites Natura 2000</i>	41
4.1.3.1	Situation actuelle	41
4.1.3.2	Evolution liée au projet	42
4.1.3.3	Impacts bruts sur les sites Natura 2000	42
4.1.3.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation	42
4.1.3.5	Modalités de suivi des mesures	42
4.2	IMPACTS ET MESURES SUR LES MILIEUX PHYSIQUES	42
4.2.1	<i>Impacts et mesures sur les terres, les sols et sous-sols</i>	42
4.2.1.1	Situation actuelle	42
4.2.1.2	Evolution liée au projet	42
4.2.1.3	Impacts bruts sur les terres, les sols et sous-sols	43
4.2.1.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation	43
4.2.1.5	Modalités de suivi des mesures	43
4.2.2	<i>Impacts et mesures sur les eaux superficielles</i>	43
4.2.2.1	Evolution liée au projet	43
4.2.2.1.1	Mode et conditions d'approvisionnement en eau	43
4.2.2.1.2	Usage de l'eau pour les opérations de chantier	43
4.2.2.2	Impacts bruts sur les eaux superficielles	43
4.2.2.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation	43
4.2.2.4	Modalités de suivi des mesures	44
4.2.3	<i>Impacts et mesures sur les eaux souterraines</i>	44
4.2.3.1	Evolution liée au projet	44
4.2.3.2	Impacts bruts sur les eaux souterraines	44
4.2.3.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation	44
4.2.3.4	Modalités de suivi des mesures	44
4.2.4	<i>Impacts et mesures sur l'air et le climat</i>	44
4.2.4.1	Evolution liée au projet	44
4.2.4.2	Impacts bruts sur l'air	45
4.2.4.3	Impacts sur le climat	45
4.2.4.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation	45
4.2.4.4.1	Mesures sur la qualité de l'air	45
4.2.4.4.2	Mesures sur le climat	45
4.2.4.5	Modalités de suivi des mesures	46
4.3	IMPACTS ET MESURES SUR LA POPULATION	46

4.3.1	<i>Impacts et mesures sur le bruit</i>	46
4.3.1.1	Evolution liée au projet.....	46
4.3.1.2	Impacts bruts sur le bruit.....	46
4.3.1.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	46
4.3.1.4	Modalités de suivi des mesures.....	46
4.3.2	<i>Impacts et mesures sur les déchets</i>	46
4.3.2.1	Evolution liée au projet.....	46
4.3.2.2	Impacts bruts sur les déchets	46
4.3.2.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	46
4.3.2.4	Modalités de suivi des mesures.....	47
4.3.3	<i>Impacts et mesures sur les vibrations, les odeurs, la lumière, la chaleur, la radiation</i>	47
4.3.3.1	Evolution liée au projet.....	47
4.3.3.1.1	La lumière	47
4.3.3.1.2	La chaleur.....	47
4.3.3.1.3	Les odeurs	47
4.3.3.1.4	Les radiations	47
4.3.3.1.5	Les vibrations	47
4.3.3.2	Impacts sur les vibrations, les odeurs, la lumière, la chaleur, la radiation	47
4.3.3.2.1	La lumière	47
4.3.3.2.2	La chaleur.....	47
4.3.3.2.3	Les odeurs	48
4.3.3.2.4	La radiation	48
4.3.3.2.5	Les vibrations	48
4.3.3.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	48
4.3.3.4	Modalités de suivi des mesures.....	48
4.3.4	<i>Impacts et mesures sur la santé humaine</i>	48
4.3.4.1	Evolution liée au projet.....	48
4.3.4.2	Impacts brut sur la santé humaine	48
4.3.4.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	48
4.3.4.4	Modalités de suivi des mesures.....	49
4.4	IMPACTS ET MESURES SUR LES BIENS MATERIELS	49
4.4.1	<i>Impacts et mesures sur l'utilisation des ressources naturelles</i>	49
4.4.1.1	Evolution liée au projet.....	49
4.4.1.2	Impacts sur les ressources naturelles	49
4.4.1.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	49
4.4.1.4	Modalités de suivi des mesures.....	49
4.4.2	<i>Impacts et mesures sur le trafic</i>	49
4.4.2.1	Evolution liée au projet.....	49
4.4.2.2	Impacts bruts sur le trafic	50
4.4.2.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	50
4.4.2.4	Modalités de suivi des mesures.....	50
4.4.3	<i>Impacts et mesures sur les paysages</i>	50
4.4.3.1	Evolution liée au projet.....	50
4.4.3.2	Impacts brut sur le paysage	50
4.4.3.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	51
4.4.3.4	Modalités de suivi des mesures.....	52
4.4.4	<i>Impacts et mesures sur le patrimoine culturel et archéologique</i>	52
4.4.4.1	Situation actuelle	52
4.4.4.2	Evolution liée au projet.....	52
4.4.4.3	Impacts bruts sur le patrimoine archéologique et culturel.....	52
4.4.4.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	53
4.4.4.5	Modalités de suivi des mesures.....	53
5.	EVALUATION DES IMPACTS ET MESURES ERC EN PHASE D'EXPLOITATION	54
5.1	IMPACTS ET MESURES SUR LES MILIEUX NATURELS	54
5.1.1	<i>Impacts et mesures sur la biodiversité</i>	54
5.1.1.1	Situation actuelle	54
5.1.1.2	Impacts bruts sur la biodiversité.....	54
5.1.1.3	Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement	54
5.1.1.4	Espèces présentant des impacts résiduels non négligeables et devant faire l'objet de la démarche dérogatoire	54
5.1.1.5	Mesures de compensation	54

5.1.2	<i>Impacts et mesures sur les Zones Humides</i>	54
5.1.2.1	Situation actuelle	54
5.1.2.2	Evolution liée au projet.....	54
5.1.2.3	Incidences brutes sur les Zones Humides	55
5.1.2.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	56
5.1.2.5	Modalités de suivi des mesures.....	56
5.1.3	<i>Impacts sur les sites Natura 2000</i>	56
5.1.3.1	Situation actuelle	56
5.1.3.2	Evolution liée au projet.....	56
5.1.3.3	Impacts bruts sur les sites Natura 2000.....	56
5.1.3.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	56
5.1.3.5	Modalités de suivi des mesures.....	56
5.2	IMPACTS ET MESURES SUR LES MILIEUX PHYSIQUES	56
5.2.1	<i>Impacts et mesures sur les terres, les sols et sous-sol</i>	56
5.2.1.1	Evolution liée au projet.....	56
5.2.1.2	Impacts sur les terres, les sols et sous-sol	56
5.2.1.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	57
5.2.1.4	Modalités de suivi des mesures.....	57
5.2.2	<i>Impacts et mesures sur les eaux superficielles</i>	57
5.2.2.1	Evolution liée au projet.....	57
5.2.2.1.1	Eaux pluviales.....	57
5.2.2.1.2	Eaux usées.....	59
5.2.2.1.3	Eaux d'extinction incendie	59
5.2.2.2	Impacts bruts sur les eaux superficielles	59
5.2.2.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	60
5.2.2.4	Modalités de suivi des mesures.....	60
5.2.3	<i>Impacts et mesures sur les eaux souterraines</i>	60
5.2.3.1	Evolution liée au projet.....	60
5.2.3.2	Impacts bruts sur les eaux souterraines	60
5.2.3.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	60
5.2.3.4	Modalités de suivi des mesures.....	60
5.2.4	<i>Impacts et mesures sur l'air et le climat</i>	61
5.2.4.1	Situation actuelle	61
5.2.4.2	Evolution liée au projet.....	61
5.2.4.3	Impacts bruts sur l'air	62
5.2.4.4	Impacts bruts sur le climat.....	62
5.2.4.4.1	Vulnérabilité du projet au changement climatique	62
5.2.4.5	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	62
5.2.4.6	Modalités de suivi des mesures.....	63
5.3	IMPACTS ET MESURES SUR LA POPULATION	63
5.3.1	<i>Impacts et mesures sur le bruit</i>	63
5.3.1.1	Situation actuelle	63
5.3.1.2	Evolution liée au projet.....	63
5.3.1.3	Incidences sur le bruit.....	64
5.3.1.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	64
5.3.1.5	Modalités de suivi des mesures.....	64
5.3.2	<i>Impacts et mesures sur les déchets</i>	65
5.3.2.1	Evolution liée au projet.....	65
5.3.2.1.1	Elimination et valorisation des déchets	65
5.3.2.2	Impacts bruts sur les déchets	65
5.3.2.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	65
5.3.2.4	Modalités de suivi des mesures.....	65
5.3.3	<i>Impacts et mesures sur les vibrations, les odeurs, la lumière, la chaleur, la radiation</i>	65
5.3.3.1	Situation actuelle	65
5.3.3.2	Evolution liée au projet.....	66
5.3.3.2.1	La lumière	66
5.3.3.2.2	La chaleur.....	66
5.3.3.2.3	Les odeurs	66
5.3.3.2.4	Les radiations	66
5.3.3.2.5	Les vibrations	66
5.3.3.3	Impacts sur les vibrations, les odeurs, la lumière, la chaleur, la radiation	66
5.3.3.3.1	La lumière	66
5.3.3.3.2	La chaleur.....	66

5.3.3.3.3	Les odeurs	66
5.3.3.3.4	La radiation	66
5.3.3.3.5	Les vibrations	66
5.3.3.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	66
5.3.3.5	Modalités de suivi des mesures.....	66
5.3.4	<i>Impacts et mesures sur la santé humaine.....</i>	67
5.3.4.1	Evolution liée au projet.....	67
5.3.4.2	Impacts bruts sur la santé humaine.....	67
5.3.4.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	67
5.3.4.4	Modalités de suivi des mesures.....	67
5.4	IMPACTS ET MESURES SUR LES BIENS MATERIELS	67
5.4.1	<i>Impacts et mesures sur l'utilisation des ressources naturelles</i>	67
5.4.1.1	Evolution liée au projet.....	67
5.4.1.1.1	Consommation d'électricité.....	67
5.4.1.1.2	Consommation d'eau.....	67
5.4.1.1.3	Consommation de gaz.....	67
5.4.1.2	Impacts bruts sur les ressources naturelles.....	68
5.4.1.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	68
5.4.1.3.1	Réduction des consommations de gaz.....	68
5.4.1.3.2	Réduction des consommations d'eau.....	68
5.4.1.3.3	Réduction des consommations d'énergie.....	68
5.4.1.3.4	Impacts résiduels sur les ressources naturelles	68
5.4.1.4	Modalités de suivi des mesures.....	68
5.4.2	<i>Impacts et mesures sur le trafic</i>	68
5.4.2.1	Evolution liée au projet.....	68
5.4.2.2	Impacts bruts sur le trafic	69
5.4.2.3	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	69
5.4.2.4	Modalités de suivi des mesures.....	69
5.4.3	<i>Impacts et mesures sur les paysages</i>	69
5.4.3.1	Situation actuelle	69
5.4.3.2	Evolution liée au projet.....	70
5.4.3.3	Impacts bruts sur le paysage	71
5.4.3.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	71
5.4.3.5	Modalités de suivi des mesures.....	71
5.4.4	<i>Impacts et mesures sur le patrimoine culturel et archéologique</i>	71
5.4.4.1	Situation actuelle	71
5.4.4.2	Evolution liée au projet.....	71
5.4.4.3	Impacts bruts sur le patrimoine archéologique et culturel.....	71
5.4.4.4	Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation.....	71
5.4.4.5	Modalités de suivi des mesures.....	71
6.	SYNTHESE DES IMPACTS DU PROJET ET DES MESURES MISES EN OEUVRE	72
7.	CONCLUSION	79

1. INTRODUCTION

Le projet d'extension d'Airlog II (désigné le « projet » dans le reste de ce document) s'inscrit dans la stratégie globale d'Airbus de montée en cadence de ses sites de production toulousains. L'objectif est de sécuriser l'approvisionnement des chaînes de production toulousaines par l'agrandissement de la plateforme logistique d'Airlog II avec une emprise au sol supplémentaire de 48 800 m².

Au-delà du simple soutien aux impératifs de production, cette extension vise une intégration complète des activités logistiques du site et une optimisation du processus d'alimentation des chaînes d'assemblage final (FAL).

En sa qualité d'exploitant, la société DAHER LOGISTICS (ci-après désignée « DAHER ») sollicite, pour la mise en service de ces nouvelles cellules de stockage, une actualisation de son arrêté préfectoral d'autorisation complémentaire du 27 avril 2020. Compte tenu de l'ampleur du projet, cette démarche nécessite :

- α Une nouvelle autorisation environnementale pour modification substantielle du régime ICPE (en application de l'article R.181-46 du Code de l'Environnement) ;
- α Cette autorisation environnementale comporte **une étude d'impact** car le projet relève de l'évaluation environnementale au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement ;
- α Une dérogation au titre des espèces protégées (en application de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement).

La présente pièce constitue le résumé non technique de l'étude d'impact (PJ 4a) de la demande d'autorisation environnementale portée par DAHER.

Ce chapitre introduit chaque acteur ainsi que le contexte du projet porté par DAHER.

1.1 PRESENTATION DES ACTEURS

1.1.1 DAHER LOGISTICS : Le porteur de projet

La société DAHER LOGISTICS appartient au groupe DAHER fondé en 1863. Il s'agit d'un groupe familial devenu acteur majeur de l'industrie aéronautique, combinant les expertises d'avionneur et d'équipementier. Fort d'un héritage marqué par l'innovation logistique et industrielle, le groupe a su accompagner les grandes révolutions technologiques pour devenir aujourd'hui un concepteur et opérateur de services de référence pour les industries de pointe.

L'activité de la société démarre en 1911 avec la société pionnière de l'aviation Morane-Saulnier. DAHER est, à ce jour, le plus ancien constructeur d'avions au monde encore en activité. Cette expertise industrielle a permis à DAHER de devenir un équipementier reconnu du secteur aéronautique.

Aujourd'hui présent dans 11 pays, DAHER s'impose comme un acteur de référence de l'industrie 4.0, en concevant et développant des solutions à valeur ajoutée pour ses partenaires industriels. DAHER affirme son leadership dans 3 principaux métiers :

- α construction d'avions ;
- α équipements et systèmes aéronautiques ;
- α logistique et services.

En 2017, DAHER a ainsi obtenu le contrat de gestion de l'ensemble des flux logistiques d'AIRBUS en France, dont fait partie la plateforme Airlog II de Cornebarrieu.

Dans le cadre de l'exploitation du centre logistique, DAHER LOGISTICS est le pétitionnaire de l'autorisation environnementale, le maître d'ouvrage au titre du projet, l'exploitant du site et assure la qualité de porteur de projet pour le présent dossier.

1.1.2 Airbus Operations SAS : Le donneur d'ordre

La société AIRBUS Operations est la filiale française du groupe industriel AIRBUS SAS. AIRBUS SAS est le principal constructeur aéronautique européen. Le groupe emploie environ 150 000 personnes dans le

monde. En France, sa filiale AIRBUS Operations emploie environ 20 000 personnes. AIRBUS Operations est leader dans le secteur aérospatial mondial. Elle regroupe principalement les sites de Toulouse. 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.

Le siège social d'Airbus Operations 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.

Les parcelles du site Airlog II ainsi que les bâtiments sont la propriété de Star Real Estate, filiale immobilière du groupe AIRBUS. Dans le cadre du projet, Star Real Estate met à disposition le centre logistique Airlog II, situé sur le lieu-dit du Barquill, à Airbus Operations SAS au travers d'un bail.

Airbus Operations SAS assure le rôle de donneur d'ordre de la prestation DAHER.

1.2 CONTEXTE DU PROJET

1.2.1 Contexte du projet

La zone Barquill, accueillant aujourd'hui les sites Airlog I et Airlog II, a fait l'objet d'une acquisition par Star Real Estate la filiale immobilière d'AIRBUS, dans le but de développer un pôle logistique destiné à alimenter les chaînes d'assemblage. Depuis, l'entreprise AIRBUS engage la réalisation de constructions progressives évaluées en fonction des besoins de la production, pour répondre à ses engagements clients et au marché aéronautique français, européen et mondial.

Deux grandes étapes de construction ont été réalisées à ce jour.

Les paragraphes ci-dessous présentent l'historique du développement de la zone et les autorisations environnementales des sites Airlog I et Airlog II au sein de la plateforme logistique du Barquill.

1.2.1.1 Airlog I

La création du site Airlog I a été motivée par la nécessité d'accompagner la montée en cadence des programmes A350 et A320neo, face à la saturation des infrastructures logistiques à cette époque. Ce site a permis de regrouper plusieurs entrepôts sur un lieu unique, à proximité des lignes d'assemblage toulousaines, afin d'optimiser les flux logistiques, réduire les coûts et les distances de transport, et améliorer la réactivité industrielle. Son évolutivité lui permet aussi d'intégrer de nouvelles activités, comme l'aménagement cabine de l'A320, tout en s'inscrivant dans une démarche de compétitivité, d'attractivité territoriale et de performance environnementale.

Le projet Airlog I, porté par Airbus Operations SAS dont la demande d'autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la création de 8 cellules de stockage, a abouti à l'obtention de l'arrêté préfectoral du 17 février 2014. Cette installation a ensuite fait l'objet de modifications (extension) reportées à la préfecture et actées au travers de l'arrêté préfectoral complémentaire en date 10 octobre 2019.

L'évolution du cadre juridique et de l'exploitation du site est marquée par deux étapes clés de transfert de responsabilité :

- α** Co-exploitation initiale (2015) : Suite à une demande déposée le 10 novembre 2015, l'exploitation du site a d'abord été assurée conjointement par Airbus Operations SAS et la société Kuehne Nagel Aerospace & Industry ;
- α** Exploitation exclusive par DAHER (2019) : Le 6 septembre 2019, une procédure de changement d'exploitant a été engagée au profit exclusif de la société DAHER. Cette mutation a été officialisée par l'arrêté préfectoral complémentaire n°169 du 10 octobre 2019, autorisant DAHER à exploiter l'entrepôt logistique situé au lieu-dit « Barquill », route de Colomiers, à Cornebarrieu.

Depuis la publication de cet arrêté, la société DAHER assure seule l'exploitation du bâtiment Airlog I.

1.2.1.2 Airlog II

La création de l'ensemble Airlog II répond à une volonté stratégique d'Airbus de centraliser ses activités logistiques « cabine » (familles A350, A330 et A320). Initialement dispersés sur plusieurs sites en Occitanie, ces stocks ont été regroupés sur une implantation unique afin de :

- α Optimiser la proximité avec les chaînes d'assemblage final (FAL) ;
- α Accélérer les flux d'entrée et de sortie des composants ;
- α Soutenir la montée en cadence de la production aéronautique ;
- α Moderniser les infrastructures au sein d'un ensemble immobilier rationalisé.

Le projet Airlog II initialement porté par Airbus Operations SAS a fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exploitation au titre des installations classées pour la création de 6 cellules de stockages qui a abouti un arrêté préfectoral d'autorisation le 14 juin 2017. Ce projet a également porté le dévoiement de la canalisation de gaz de TERECA qui traversait le terrain du projet selon un axe Sud-Ouest/ Est. Cette canalisation a été déviée au sud du site Airlog II. Ce dévoiement a fait l'objet d'une demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation de transport de gaz naturel et d'une demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Le 4 mai 2018, la société DAHER a informé la préfecture de sa reprise de l'exploitation de la plateforme logistique. Depuis cette date, l'installation Airlog II est exploitée par DAHER.

Depuis l'autorisation initiale, la plateforme logistique a fait l'objet d'un premier projet d'extension par la création de deux nouvelles cellules (C7 et C8). Dans cette optique, en août 2019, un Porter à connaissance a été déposé et a abouti à l'obtention d'un arrêté préfectoral complémentaire n°54 le 27 avril 2020 qui a abrogé l'arrêté préfectoral du 14 juin 2017.

A ce jour, seule la cellule C7 a été construite et mise en service. La construction de la cellule C8, bien qu'initialement autorisée par l'arrêté préfectoral complémentaire du 27 avril 2020, est désormais intégrée au périmètre du présent projet.

La figure suivante présente l'entrepôt Airlog II dans sa situation d'exploitation actuelle.



Figure 1 : Vue aérienne du site Airlog II en situation actuelle

1.2.2 Contexte réglementaire du projet

L'augmentation du volume d'entrepôt évoquée ci-avant se traduit également par la création d'une emprise au sol supplémentaire de 48 800 m².

Cette évolution de volume et cette création d'emprise au sol sont des critères de soumission à la procédure d'évaluation environnementale. Les paragraphes suivants apportent des précisions.

1.2.2.1 Catégorie de projet 1

L'établissement Airlog II est actuellement soumis à enregistrement pour l'activité de stockage en entrepôts couverts (rubrique 1510) suite à la demande d'antériorité validée par le courrier préfectoral du 30 janvier 2025. Dans le cadre du projet, le volume de cette activité sera augmenté et sera supérieur au seuil des 900 000 m³ défini par le décret n°2020-1169 du 24 septembre 2020.

L'établissement est actuellement soumis à enregistrement au titre de la rubrique 1510 et le projet entraînera un passage à autorisation du site au titre de la rubrique 1510-2a, le projet est donc concerné par la catégorie de projet 1 du R.122-2 du Code de l'Environnement, au titre de l'examen au cas par cas.

1.2.2.2 Catégorie de projet 39 a)

Le projet sera à l'origine de la création de nouvelles cellules de stockage pour une emprise au sol globale de 48 800 m².

Dès lors, le projet de DAHER est soumis à une évaluation environnementale systématique au titre de la catégorie de projet 39a de l'annexe du R.122-2 du Code de l'Environnement. A ce titre, le projet relève également de la rubrique 1510.1.

1.2.2.3 Catégorie de projet 39 b)

Le projet ne répond pas à la définition de notion d'aménagement **et n'est donc pas soumis à une évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 39-b)** de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

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

Au titre de la procédure d'évaluation environnementale, le **projet** fait l'objet d'une étude d'impact (PJ N°4). Cette étude d'impact constitue également une pièce de l'autorisation environnementale, procédure à laquelle DAHER est soumise pour son projet.

Le présent document constitue le Résumé Non Technique de l'étude d'Impact (PJ 4a) de la demande d'autorisation environnementale de DAHER.

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1 PRECISION SUR LES PERIMETRES D'IMPLANTATION DU PROJET

2.1.1 Délimitation géographique actuelle

La plateforme logistique Airlog II est implantée sur la commune de Cornebarrieu (31), à environ 15 km au nord-ouest du centre de Toulouse. Elle est située dans la partie sud de la zone du Barquil, au sud de la commune de Cornebarrieu, en limite de la commune de Colomiers et à l'ouest des pistes de l'aéroport de Toulouse-Blagnac au lieu-dit "Barquil".



Figure 2 : Localisation du site d'Airlog II au sein du lieu dit « Barquil »

Le site Airlog II est délimité :

- α Au nord par des espaces boisés classés ;
- α A l'est par des espaces boisés classés, puis des terres arables, quelques habitations individuelles éparses et le site aéroportuaire (Aéroport Toulouse Blagnac, usines AIRBUS, ...) ;
- α Au sud par des terres arables, puis par l'entrepôt Airlog I au-delà des terres ;
- α A l'ouest par la route départementale M63 (route de Colomiers) puis le cimetière suburbain de Cornebarrieu.

2.1.2 Délimitation géographique future

Le projet prévoit une extension globale de 48 800 m² d'emprise au sol, structurée autour de l'ajout de nouvelles cellules de stockage. Cette extension sera réalisée en deux phases opérationnelles :

α phase 1 :

- ⇒ la construction de la cellule C8 (initialement autorisée par l'APC du 27/04/2020 mais non encore construite à ce jour) d'une emprise au sol de 6 000 m² ;
- ⇒ la construction de 2 nouvelles cellules C10 et C9 de respectivement 10 000 et 8 000 m² d'emprise au sol ;
- ⇒ la construction d'auvents le long des 3 cellules d'une surface totale de 2 980 m² ;
- ⇒ la construction d'un local Matières dangereuses de 821 m² et d'un local de charge de 490 m² ;
- ⇒ la construction d'une entrée et des locaux coupe-feu d'une surface totale de 810 m².

α phase 2 :

- ⇒ la construction de 2 nouvelles cellules C11 et C12 de respectivement 9 000 m² et 8 000 m² d'emprise au sol ;
- ⇒ la construction d'auvents le long des 2 cellules d'une surface totale de 2 680 m².

Le plan ci-dessous présente les deux phases d'extensions d'Airlog II.



Figure 3 : Localisation des extensions du site Airlog II

Au regard de l'autorisation environnementale, le périmètre considéré correspond à l'extension du site Airlog II pour les phases 1 et 2.

Conformément aux exigences de l'évaluation environnementale, l'étude d'impact intègre dans son état initial l'ensemble des infrastructures existantes du pôle Barquill, à savoir les bâtiments Airlog I, Airlog II et la cellule C7 actuellement en exploitation.

La cartographie ci-dessous présente les périmètres pris en compte dans les différentes pièces du dossier.

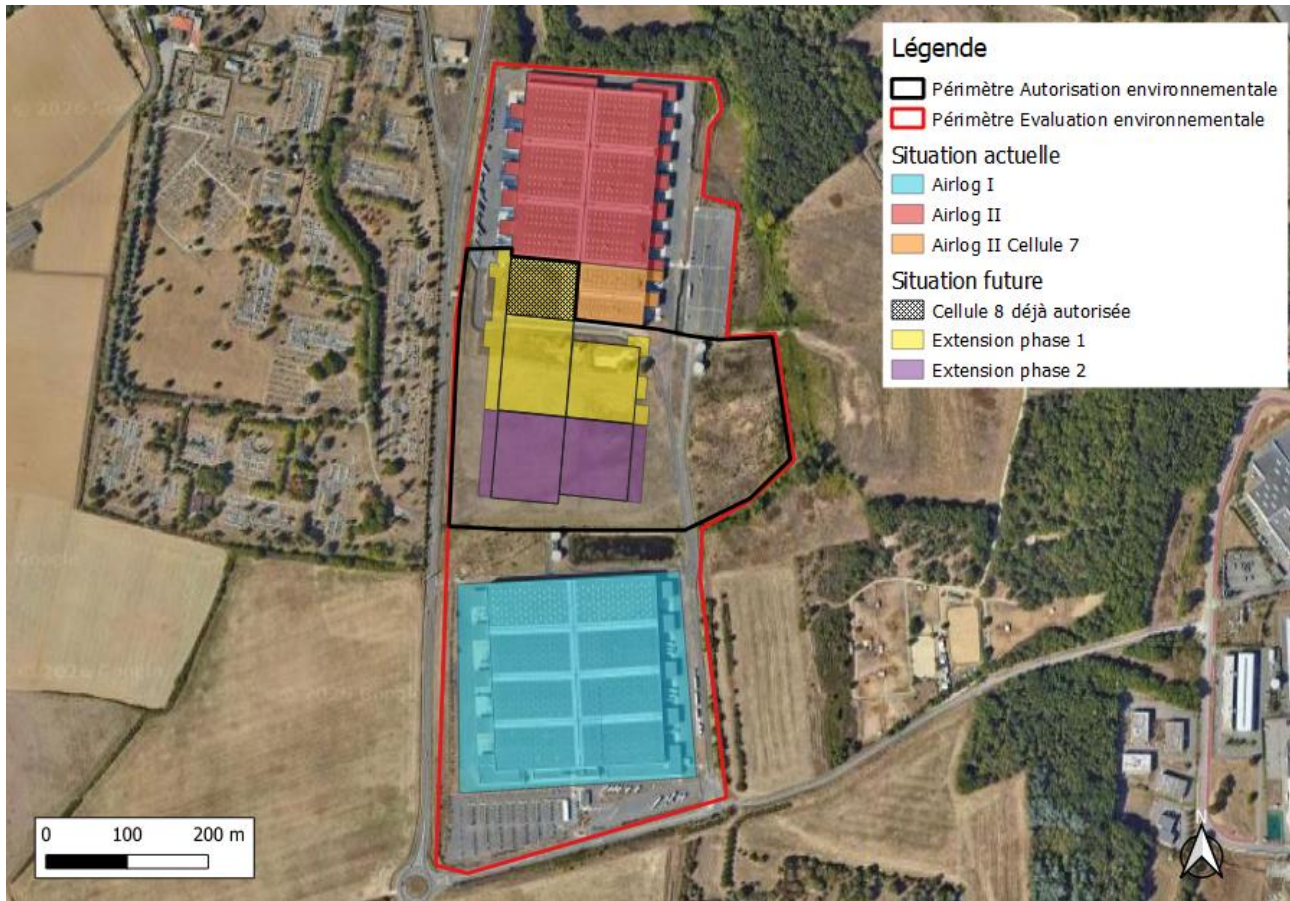


Figure 4 : Périmètres de l'évaluation environnementale et de l'autorisation environnementale

2.2 LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

2.2.1 Présentation succincte des activités du projet

2.2.1.1 Situation actuelle

La plateforme logistique Airlog II, d'une surface utile de 43 335 m² (emprise au sol, mezzanines de stockage, bureaux), abrite les éléments d'aménagement commercial destinés à alimenter les chaînes d'assemblage des avions AIRBUS A320, A330 et A350 de Toulouse.

D'une manière générale, les différentes étapes de l'activité logistique exercée sur le site sont :

- α le déchargement des poids lourds aux quais de déchargement ;
- α le dédouanement éventuel, la réception administrative et le contrôle qualité des produits envoyés par les fournisseurs ;
- α le stockage des produits dans les différentes cellules ;
- α la préparation des produits en kit dans les Unités de Servitude Mobile (USM) ;
- α l'expédition des produits vers les chaînes d'assemblage ou en retour vers les fournisseurs par route par poids lourds ou camionnettes.

La plateforme logistique Airlog II est divisée en :

- α 7 cellules comportant des mezzanines, dédiées à la réception, au stockage, à la préparation et à l'expédition des colis ;
- α des quais de réception / expédition ;

α des installations annexes :

- ⇒ un local de stockage de matières dangereuses ;
- ⇒ des locaux techniques (local sprinkler, locaux de maintenance, local de charge des batteries, etc...) ;
- ⇒ une zone déchets ;
- ⇒ des bureaux et locaux sociaux.

2.2.1.2 Situation projetée

En situation projetée, le mode de fonctionnement de l'usine ne sera pas modifié, seuls le nombre de cellules et les quantités de colis mises en œuvre seront augmentés.

Le projet prévoit une augmentation de 48 800 m² de la surface d'entrepôt et ses annexes, pour un volume de stockage passant de 540 000 m³ à plus de 900 000 m³.

2.2.2 Le planning de réalisation des différents projets

Le planning du projet est présenté ci-dessous :

- α Phases d'études d'avril 2023 à avril 2026 ;
 - α Dépôt du dossier administratif en juin 2026 ;
 - α Démarrage des travaux prévus fin 2026 (avec défavorisation du pigeonnier en amont) ;
- Lancement de la phase 1 des travaux fin 2026, le lancement de la phase 2 est prévu pour fin 2028.

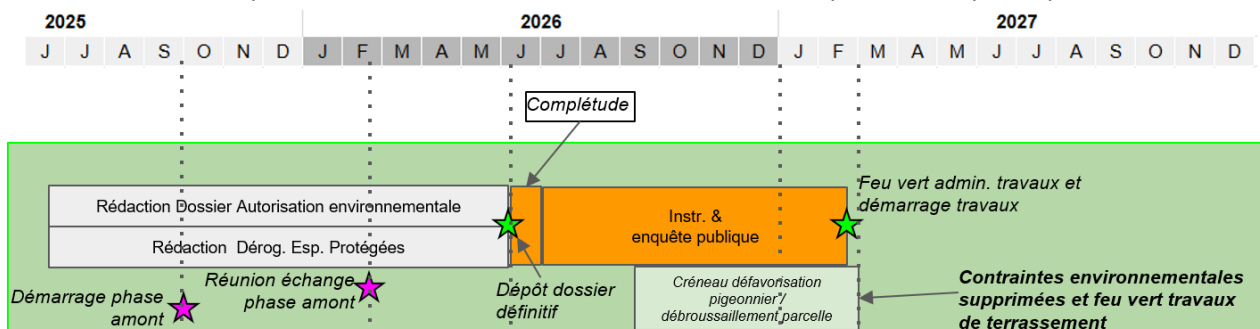


Figure 5 : Planning du projet de l'extension d'Airlog II

2.2.3 Caractéristiques de la phase chantier

Le projet entrainera l'artificialisation d'environ 62 630 m² supplémentaires vers le sud pour la construction de nouvelles cellules et des voiries associées. Cette opération impactera l'intégralité de la parcelle du pigeonnier ainsi qu'une grande partie de la parcelle pâturée présente au sud du pigeonnier.

Les réseaux déployés dans le cadre du projet sont localisés au-dessus du niveau de la nappe et ne nécessitent donc pas de rabattement de celle-ci. Pour la réalisation des cellules C8-C9-C10, le volume de terres à excaver sera d'environ 75 000 m³. Concernant les cellules C11 et C12, le volume de terres à excaver sera d'environ 30 000 m³, soit un volume total de 105 000 m³ de terres à évacuer pour la construction des cellules C8 à C12.

2.2.4 Contexte réglementaire propre au projet

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

L'établissement actuel Airlog II est régi par les textes suivants, au titre de la réglementation des ICPE :

- α Arrêté préfectoral complémentaire n°54 du 27 avril 2020 ;
- α Courrier préfectoral de validation de l'antériorité du 30 janvier 2025.

Le tableau ci-dessous présente les activités exploitées par l'établissement en situation actuelle et projetée ainsi que les régimes auxquels elles sont soumises au titre de la réglementation ICPE.

Rubrique ICPE	Nature de l'activité	Régime actuellement autorisé	Régime projeté
1510.1	Le stockage en entrepôts couverts soumis à évaluation environnementale (emprise au sol > 40 000 m ²)	/	Autorisation (98 365 m²)
1510.2	Le stockage en entrepôts couverts	Enregistrement (540 000 m ³)	Autorisation (960 000 m³)
4331.2	Liquides inflammables de catégorie 2 ou catégorie 3	Enregistrement (400 t)	Enregistrement (400 t)
1185.2.a	Gaz à effet de serre fluorés	Déclaration (477.4 kg)	Déclaration (908.1 kg)
2910.A.2	Combustion	Déclaration (1927 kW)	Déclaration (1927 kW)
2925.1	Atelier de charges d'accumulateurs	Déclaration (500 kW)	Déclaration (867.5 kW)
2925.2	Charge de batteries (absence de production d'hydrogène)	/	Non classé (220 kW)
2560	Travail mécanique des métaux et alliages	/	Non classé (30.4 kW)
2410	Ateliers où l'on travaille le bois	/	Non classé (3.51 kW)
4130.2.b	Toxicité aiguë catégorie 3 pour les voies d'exposition par inhalation	Déclaration (7 t)	Déclaration (7 t)

Tableau 1 Réglementation ICPE applicable au site en situation actuelle et projetée

En situation future, après mise en œuvre de l'extension, l'établissement Airlog II sera soumis au régime de l'autorisation au titre de la rubrique 1510 de la nomenclature ICPE.

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

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

En situation actuelle, l'établissement Airlog II ne relève pas de la réglementation IED.

En situation future, il en sera de même avec la mise en œuvre de l'extension.

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

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

En situation actuelle, l'établissement Airlog II ne relève pas de la réglementation Seveso.

En situation future, il en sera de même avec la mise en œuvre de l'extension.

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

En situation actuelle le site Airlog II relève de la nomenclature IOTA comme suit :

- α Régime de la **déclaration** au titre de la rubrique 1.1.1.0 en raison du suivi piézométrique réalisée sur le site ;
- α Régime de la **déclaration** au titre de la rubrique 1.1.2.0 en raison d'un drainage de 18,7 m³/h ;
- α Régime de la **déclaration** au titre de la rubrique 2.1.5.0 pour le bassin versant intercepté d'une superficie de 8,5 ha.

En situation future, le site Airlog II relève de la nomenclature IOTA comme suit :

- α Régime de la **déclaration** au titre de la rubrique 1.1.1.0. Dans le cadre de l'étude de fonctionnalité de la Zone Humide située à l'est d'Airlog II, la pose de piézomètres supplémentaires a été réalisée pour le suivi de cette zone ;
- α Régime de la **déclaration** au titre de la rubrique 2.1.5.0 pour le bassin versant intercepté par l'extension drainé vers de nouveaux bassins d'une superficie de 15 ha.

L'imperméabilisation de 62 630 m² nécessaire pour la création des nouvelles cellules pourraient engendrer une atteinte indirecte sur la Zone Humide au sud (410 m²). Le projet ne relèvera donc pas de la rubrique 3.3.1.0 relative à l'assèchement des zones humides.

La société DAHER demande, dans le cadre de l'extension de son établissement Airlog II, une mise à jour de son autorisation préfectorale au titre des ICPE, ce qui va nécessiter :

- α Une modification du régime au titre de la réglementation ICPE (181-46 du Code de l'Environnement) ;
- α L'établissement d'une étude d'impact (R122-2 du Code de l'Environnement) ;
- α Une modification des éléments caractéristiques classés au titre de la rubrique IOTA sans modification de régime comme indiqué au 1°) de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement ;
- α Une Dérogation Espèces protégées (L.411-2 du Code de l'Environnement).

2.3 L'INTEGRATION DU PROJET DANS LES PLANS D'URBANISME

Selon le PLUi-H de Toulouse Métropole, arrêté en Conseil de la Métropole en juin 2024 et approuvé le 18 décembre 2025, l'établissement Airlog II et son extension se situent en zone UA4-1 « secteur d'activité spécialisé » et AUA4-B-3 dont les sols sont destinés uniquement aux activités « industrie » et « entrepôt ». A noter que la zone logistique du Barquill est couverte par une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) de ce PLUi-H.

Les dispositions du PLUi-H ont été considérées dans la conception du projet.

3. L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

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

3.1 LES FACTEURS DE L'ETAT ACTUEL

3.1.1 La population et la santé humaine

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

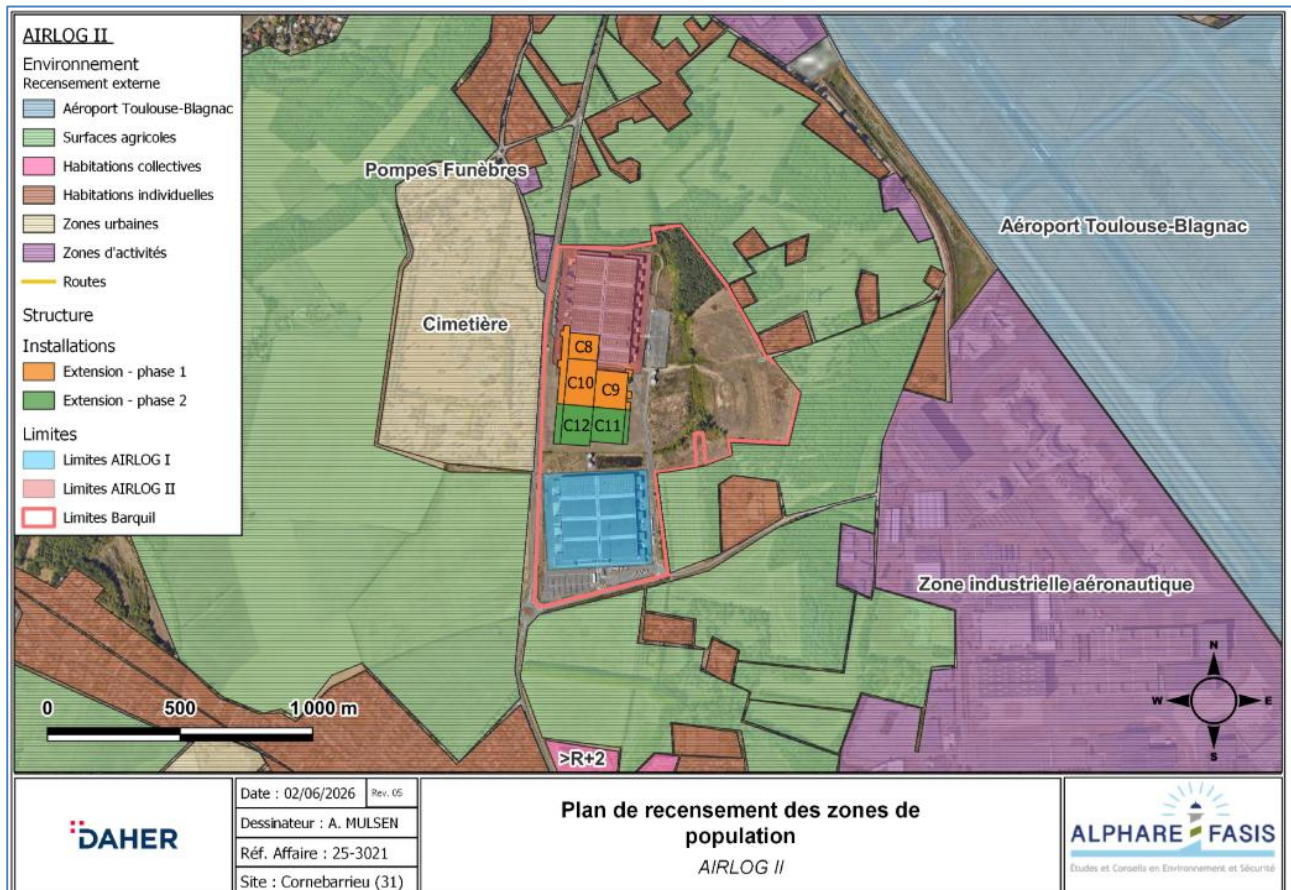


Figure 6 : Plan de recensement des zones de population



Premières ZER et habitations en bordure à 200 m au nord et à l'est du site

Etablissement recevant du public (ERP) à 30 m à l'ouest du site

3.1.2 Le bruit

L'ambiance sonore du secteur est caractéristique d'une zone industrielle et aéroportuaire. Le site Airlog II est localisé dans la zone D du périmètre du Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport Toulouse-Blagnac approuvé par l'arrêté préfectoral du 12 mars 2013¹. Dans la zone D, les constructions admises au plan local d'urbanisme sont autorisées sous réserve de l'application de mesures d'isolation acoustique. La commune de Cornebarrieu est également concernée par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement lié aux infrastructures de transport 2024-2029 mené par Toulouse Métropole et dont la consultation publique a eu lieu entre septembre et novembre 2024. Ce PPBE est toujours en cours d'élaboration.

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

L'arrêté préfectoral complémentaire du 27 avril 2020 reprend les niveaux sonores à ne pas dépasser en limite de propriété fixés par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour l'environnement.

	Période de jour (7 h à 22 h) sauf dimanche et jours fériés	Période de nuit (22 h à 7 h) ainsi que les dimanches et jours fériés
Niveau sonore limite admissible	70 dB(A)	60 dB(A)

Tableau 2 : Niveaux sonores à ne pas dépasser en limite de propriété

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

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

Tableau 3 : Valeurs limites d'émergence du site

Dans le cadre du premier projet d'extension de Airlog II (cellules 7 et 8), l'exploitant a fait réaliser par la société DELHOM Acoustique une étude de caractérisation des émissions sonores du site en novembre 2018. **En situation actuelle, le site Airlog II respecte les niveaux sonores à ne pas dépasser en limite de propriété et les valeurs des émergences admissibles. En mars 2026, une étude du bruit résiduel, hors activité du site a été réalisée par DELHOM Acoustique.**



Environnement bruyant en raison de l'activité logistique / établissement AIRLOG II conforme à la réglementation applicable

3.1.3 La biodiversité

3.1.3.1 Les espaces et sites naturels

3.1.3.1.1 Zonages patrimoniaux

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

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

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

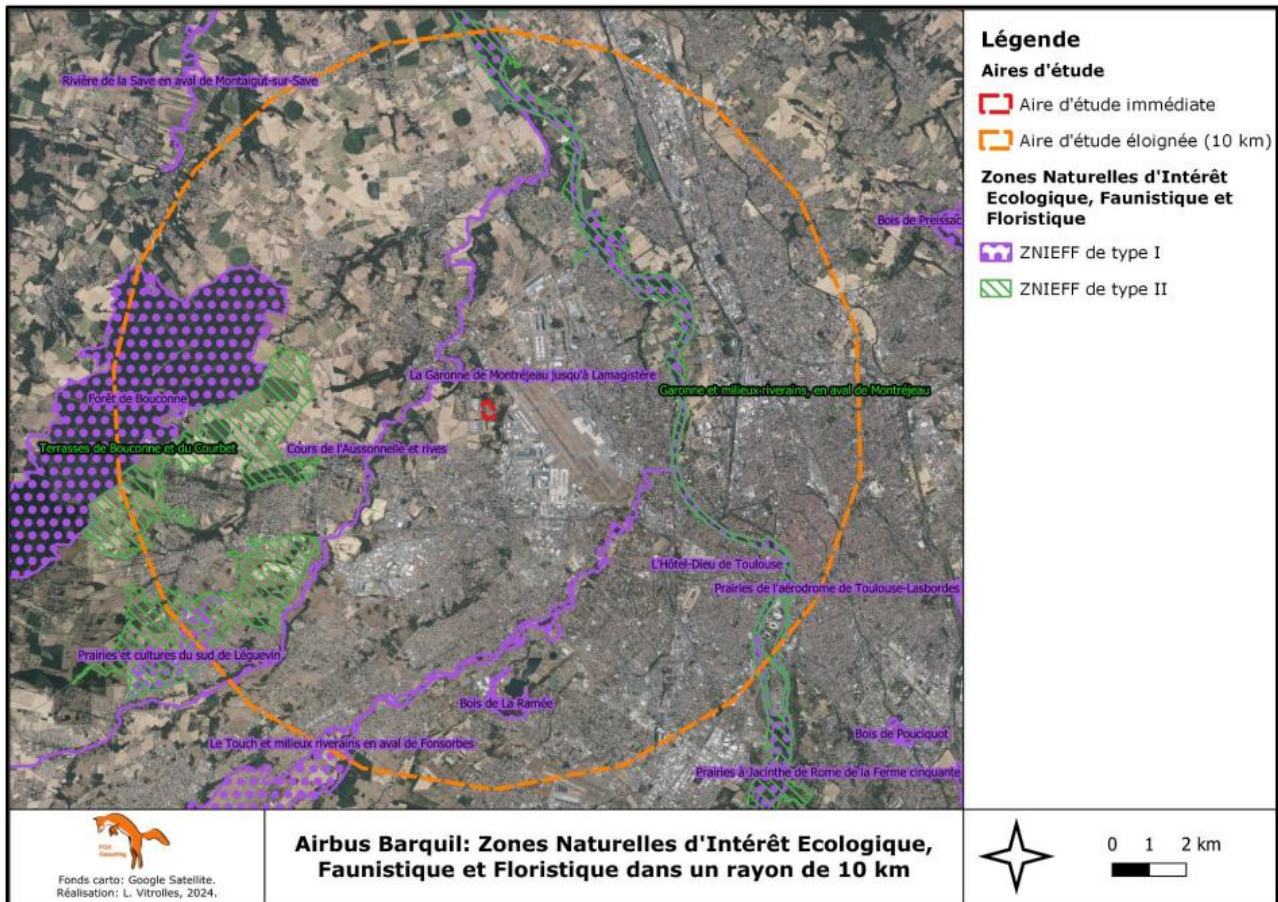


Figure 7 : Localisation des ZNIEFF de type I et II dans un rayon de 10 km autour de l'aire d'étude immédiate.

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

3.1.3.1.2 Zonages réglementaires

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

Le réseau NATURA 2000 concerne deux types de site :

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

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

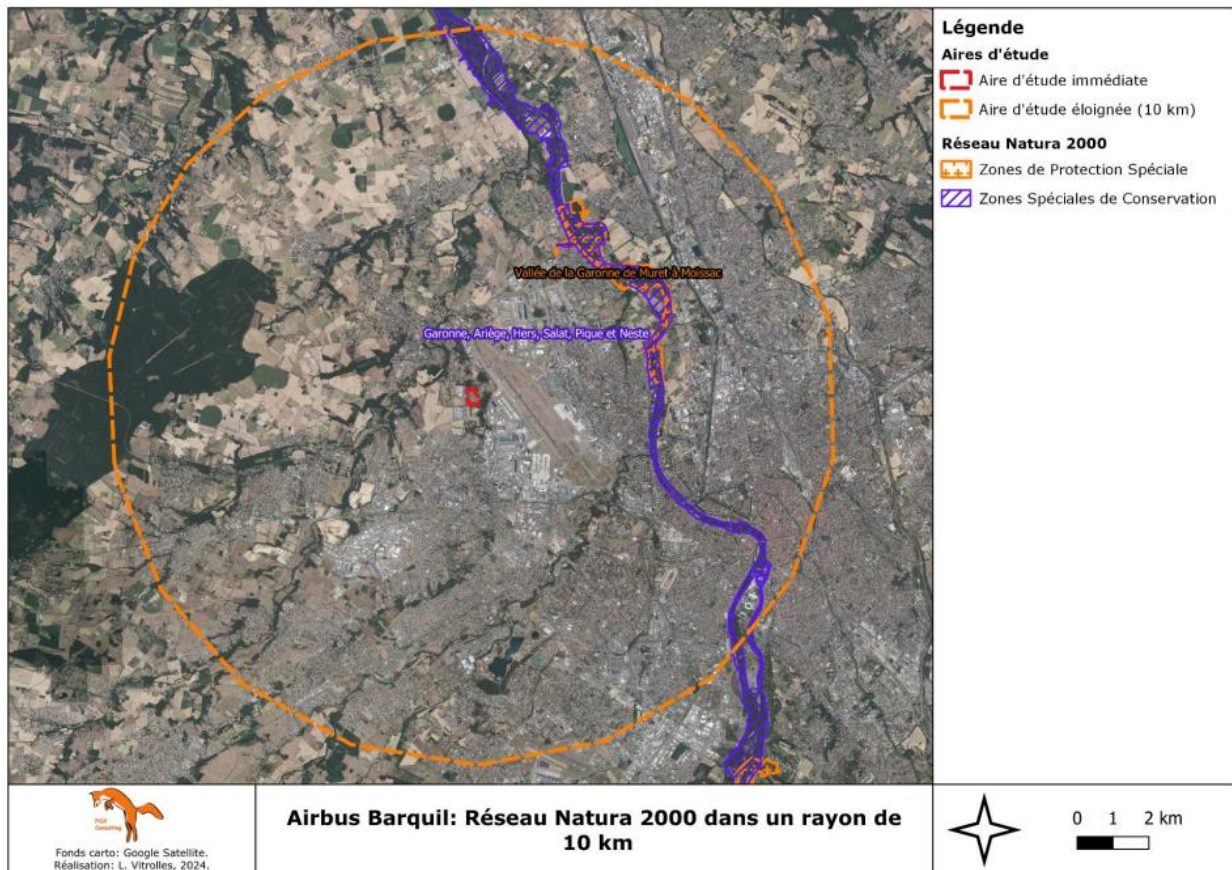


Figure 8 : Localisation des Zones Natura 2000 dans un rayon de 10 km autour de l'aire d'étude immédiate

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

3.1.3.2 La faune, la flore et les habitats

En 2023, un diagnostic écologique (quatre saisons) a été lancé sur la zone du Barquill. Les inventaires se sont terminés en janvier 2024. Des inventaires complémentaires complets ont été réalisés en 2025 et 2026.

Ces inventaires ont permis de déterminer la présence de faune protégée et de flore patrimoniale au droit du projet.

Le diagnostic pédologique réalisé en février 2016 par la société SCE a déterminé la présence de 2 zones humides pour une surface totale de 23 700 m² à l'est et au nord du projet. Dans le cadre du projet, des inventaires floristiques et des sondages pédologiques ont été réalisés sur les parcelles du projet. Dans le cadre du projet, une étude de fonctionnalité de la Zone Humide localisée à l'est sur la base du périmètre défini en 2016, a été réalisée par GINGER en mars 2026.



Présence de faune protégée et de flore patrimoniale au droit du projet.

Une seule zone humide est présente sur l'aire d'étude : le fossé au sud qui s'étend sur une surface relativement linéaire de 410 m².

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

3.1.4.1 Les sols et sous-sols

3.1.4.1.1 Topographie

Le site se situe sur un terrain subhorizontal à une altitude comprise **entre 171 et 177 m NGF** (Nivellement Général de la France) selon les données disponibles sur Géoportail.

Actuellement, la zone d'implantation de l'extension d'Airlog II se situe sur un milieu de « Tissu urbain discontinu » bordant des « Terres arables hors périmètre d'irrigation » et « Surfaces essentiellement agricoles, interrompues par des espaces naturels importants ».

3.1.4.1.2 Géologie

Le site est implanté sur la **formation « alluvions de terrasses moyennes de la Garonne »** (Fx).

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

3.1.4.1.3 Qualité des sols

Une étude géotechnique préalable a été réalisée par GINGER en décembre 2015 et complétée en décembre 2025 au niveau de la zone d'implantation de Airlog II et de l'extension.

Il a été constaté de faibles dépassements en fluorures, probablement liés à une anomalie naturelle du sol du site Airlog II.



Il est attendu des taux de fluor compris entre 5 et 12 mg/kg sur l'ensemble des terres du site en raison des propriétés biochimiques du sol.

3.1.4.1.4 Sites et sols pollués

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



Absence de sols pollués sur le périmètre du projet.

3.1.4.2 L'eau

3.1.4.2.1 Eaux superficielles

3.1.4.2.1.1 Hydrographie

Le terrain d'implantation du projet est situé dans le bassin versant de l'Aussonnelle d'une surface de 190 km², principalement en Haute-Garonne, mais également dans le Gers.

Le projet se situe à proximité d'un cours d'eau référencé par la BD Topage 2023. Ce cours d'eau est un affluent de l'Aussonnelle lui-même affluent de la Garonne. Il est repris sur la cartographie ci-dessous.

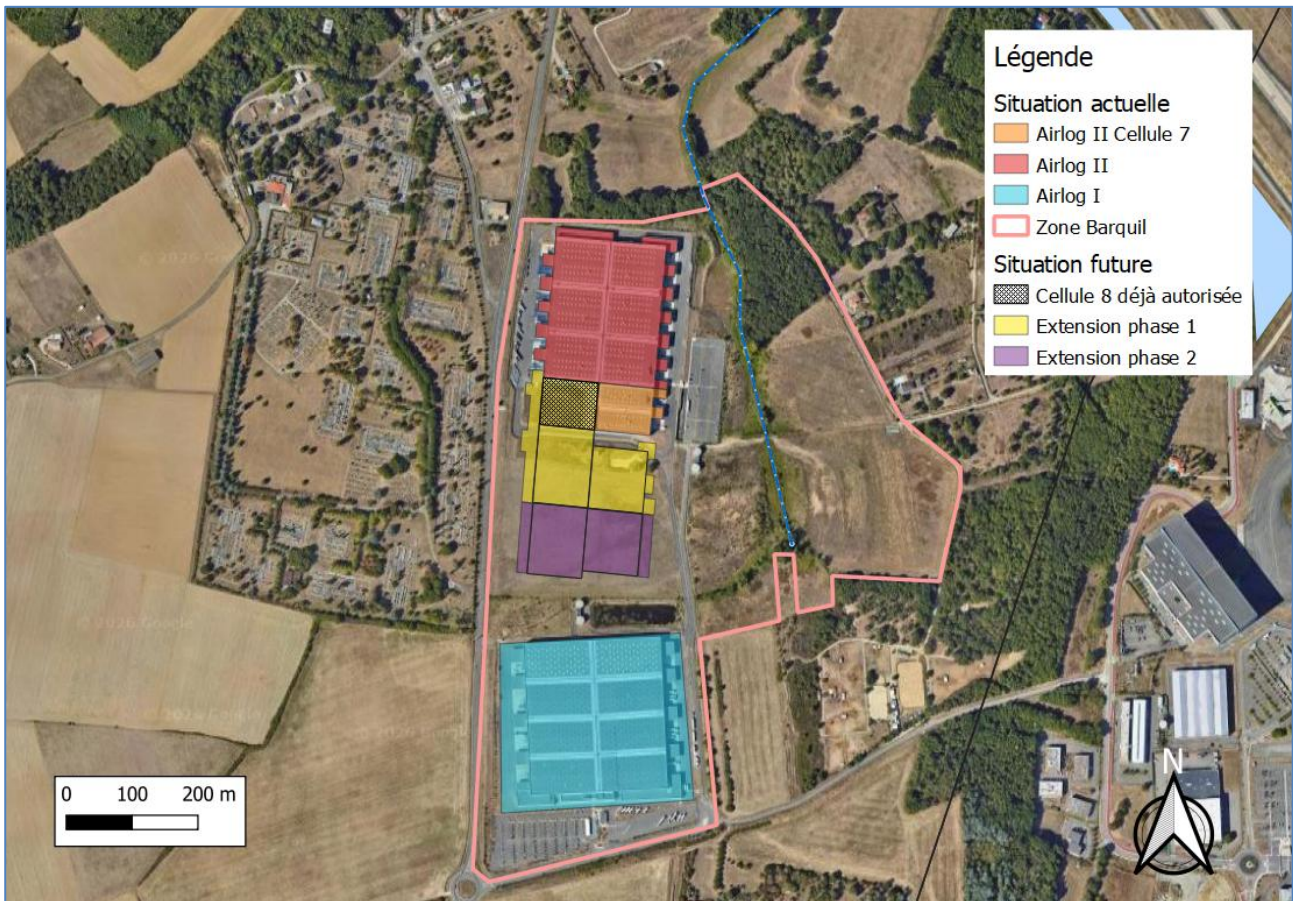


Figure 9 : Contexte hydrographique

Le rejet des eaux pluviales du projet se fera dans des ouvrages de rétention avec pour exutoire final le cours d'eau localisé à l'est du site.

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

3.1.4.2.1.2 Etat actuel des eaux superficielles du site

Le site ne rejette que des eaux pluviales et des eaux usées en provenance des sanitaires.

Le cours d'eau à proximité du projet n'est pas identifié comme masse d'eau dans le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027. Aucun objectif d'état n'est donc défini pour ce cours d'eau.

Cependant, ce dernier étant un affluent de l'Aussonnelle, les objectifs d'état de ce cours d'eau sont pris en compte. Selon les données disponibles dans le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027, la qualité de l'eau de « L'Aussonnelle », est en « Mauvais état » chimique et en « Mauvais état » écologique.

La qualité des eaux pluviales fait l'objet d'un suivi conformément à l'arrêté préfectoral du 10 octobre 2019 pour le site Airlog I et à celui du 27 avril 2020 pour le site Airlog II.



Les eaux superficielles de l'Aussonnelle affichent actuellement un état écologique dégradé et une qualité chimique médiocre. Dans ce contexte, les eaux rejetées par l'exploitation garantissent une stricte conformité avec les prescriptions des arrêtés préfectoraux du 19 octobre 2019 (Airlog I) et du 27 avril 2020 (Airlog II).

3.1.4.2.2 Contexte hydrogéologique du site

Le secteur d'implantation du projet se caractérise par des sols très hydromorphes en surface, induisant la création d'une nappe superficielle d'imbibition en période pluvieuse.

Le site Airlog II est situé sur une nappe phréatique peu profonde. Lors de la construction du bâtiment Airlog II, un drainage de la nappe a été mis en place pour pallier les remontées de nappe et assurer la stabilité du

bâtiment. L'eau excédentaire est rejetée dans le milieu naturel à l'est afin de prévenir tout risque d'épuisement de la nappe. Lors de la première extension du site Airlog II pour la construction de la cellule C7, aucun drainage de la nappe n'a été nécessaire.

Un contrôle de la qualité des eaux souterraines est effectué en période de basses et hautes eaux via les 5 piézomètres implantés autour du site.



Figure 10 : Carte de localisation des piézomètres du site Airlog II



En cohérence avec le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027, la nappe au droit du site est de qualité moyenne. Pour autant, le suivi opérationnel d'Airlog II sur les exercices 2023 et 2024 affiche des résultats conformes aux exigences de l'arrêté préfectoral.

3.1.4.3 L'air

3.1.4.3.1 Emissions atmosphériques industrielles dans l'environnement du site étudié

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

- α Des polluants atmosphériques (CO₂, NO_x, PM₁₀) provenant des émissions engendrées par le trafic poids lourds lié au transport logistique, par le trafic poids lourds lié au transport des déchets et par le trafic de véhicules légers domicile-travail des salariés de Airlog I et II ;
- α Les gaz de combustion issus des dispositifs de chauffage ;
- α Les émissions d'hydrogène liées aux zones de charges (quantités négligeables non prises en compte dans la suite de l'étude).

En situation projetée, le volume des activités émettrices (trafic) sera augmenté sans modifier la nature des émissions du site.

3.1.4.3.2 Qualité de l'air

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

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



Figure 11 : Répartitions des émissions de 2021 (PM10, PM2,5, NOx) par secteurs d'activités sur le département de la Haute-Garonne par rapport à 2020

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

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

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

Nom	Type	Localisation par rapport au site				Polluants mesurés
		Commune	Adresse	Distance	Orientation	
Blagnac Aéroport Trafic	Urbaine	Blagnac	Rue Escadrille La Fayette	3,1 km	Est	NOx, PM ₁₀

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

La station mesure la concentration de NOx et de PM10. Le trafic lié au projet en phase chantier et en phase d'exploitation émettra ce type de polluant.

Les concentrations moyennes annuelles observées pour l'année 2024 au niveau de cette station de mesure sont présentées dans le tableau suivant².

² Concentrations issues du bilan de la qualité de l'air et des émissions de polluants atmosphériques en Occitanie 2024 – L'air en Haute-Garonne

Polluants	Objectif de qualité en $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Valeur limite pour la protection de la santé humaine en $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Concentration moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Dioxyde d'azote (NOx)	40	40	14
PM ₁₀	30	40	13

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

L'état de la qualité de l'air au droit du projet est documenté par les données d'Atmo Occitanie (inventaire 2021 et mesures 2024). Le diagnostic met en avant les points suivants :

- α Sources d'émissions : Les transports constituent le principal émetteur de NOx (66,9 % en Haute-Garonne), tandis que le secteur résidentiel est le premier contributeur en particules fines (PM10 et PM2,5) ;
- α Qualité de l'air ambiant : Les mesures de la station « Blagnac Aéroport Trafic », située à 3,1 km, confirment que les concentrations en NOx (14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) et PM10 (13 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) sont nettement inférieures aux valeurs limites de protection de la santé humaine (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) ainsi qu'aux objectifs de qualité ;
- α Points de vigilance régionaux : Si des dépassements d'ozone et de dioxyde d'azote sont relevés par Atmo Occitanie à l'échelle départementale (axes routiers majeurs), la zone immédiate du site bénéficie d'une situation conforme aux seuils réglementaires.



La qualité de l'air est bonne dans l'environnement du site à l'exception des concentrations d'ozone dépassées dans tout le département et des concentrations de dioxyde d'azote aux abords de certains axes routiers.

3.1.4.4 La climatologie

Les données climatiques présentées proviennent de la station météo de l'Aéroport Toulouse-Blagnac (ID 31069001)³, située à environ 3,1 km à l'est du projet. Les moyennes sont effectuées sur les années de 1991 à 2020.

3.1.4.4.1 Température

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

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

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

3.1.4.4.2 Précipitations

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

Hauteur moyenne de précipitation sur l'année :	627 mm
--	--------

³ Source : Météo France : https://donneespubliques.meteofrance.fr/?fond=produit&id_produit=117&id_rubrique=39

Hauteur quotidienne maximale de précipitation :

82,7 mm

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

3.1.4.4.3 Ensoleillement

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

Durée annuelle moyenne d'ensoleillement :

2075,1 h

Nombre moyen annuel de jours avec bon ensoleillement :

95 ,8 jours

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

3.1.4.4.4 Régime des vents

La rose des vents pour la station Météo-France de l'Aéroport Toulouse-Blagnac pour la période de 2022 à 2024 est présentée ci-dessous.

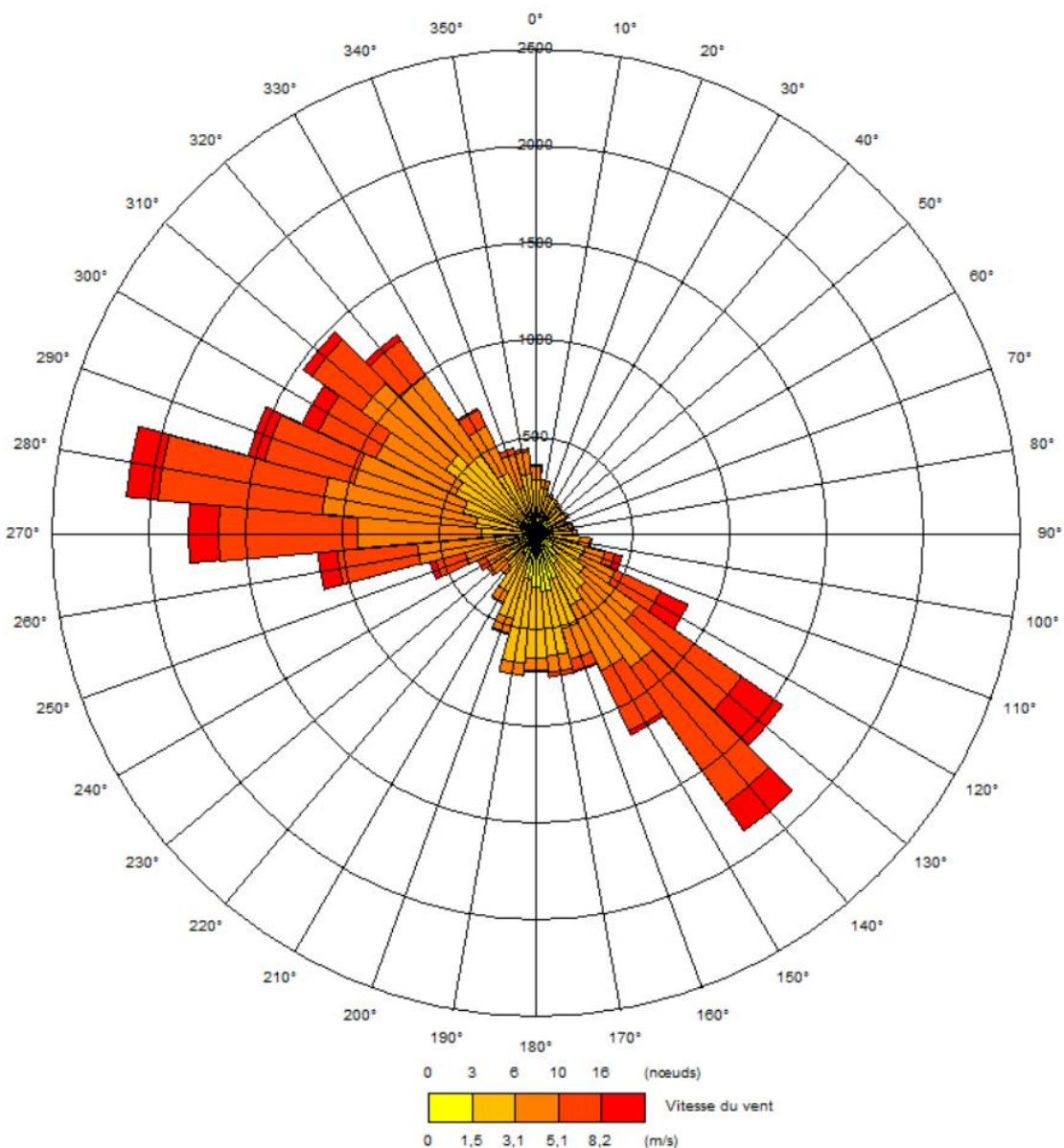


Figure 12 : Rose des vents de l'aéroport Toulouse-Blagnac pour la période 2022-2024

3.1.5 Les risques naturels

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

Risque naturel	Sensibilité du site
Risque sismique	Le site est situé en zone d' aléa très faible pour le risque sismique
Inondation	Le site n'est pas localisé dans la zone d'aléa du Plan de Prévention du Risque d'Inondation du bassin versant de l'Aussonnelle approuvé le 17 février 2017
Mouvement de terrain	La commune de Cornebarrieu est couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) pour les mouvements de terrain nommé PPR Sécheresse – Territoire 2 approuvé le 22 décembre 2008. Un mouvement de terrain classé en catastrophe naturelle a été recensé sur la commune de Cornebarrieu en 1999.
Retrait-gonflement des argiles	Le site est situé en zone fortement exposée au risque retrait-gonflement des argiles
Foudre	La commune de Cornebarrieu est localisée dans une zone d' aléa faible pour le risque foudre
Feu de forêt	Le projet n'est pas implanté dans le zonage réglementaire d'obligation légale de débroussaillage pour le risque feux de forêt.

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

3.1.6 Les biens matériels, le patrimoine culturel, le paysage et l'utilisation des ressources naturelles

3.1.6.1 Les biens matériels

3.1.6.1.1 Les bâtiments d'activités

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des entreprises localisées à proximité du site de DAHER.

Type	Nom	Distance
Entreprise	Airlog I	Mitoyen au sud
Entreprise	DHL	200 m au sud
Entreprise	Pompes Funèbres et Marbrerie MAMY - PFG CORNEBARRIEU	200 m au nord-ouest
Entreprise	Garage taverne	200 m au nord
Entreprise	Restaurant	700 m à l'est
Entreprise	Airbus Operations site Henry Ziegler	800 m à l'est
Entreprise	Airbus Operations site Clément ADER	1,5 km à l'est
Entreprise	Airbus Operations site Louis Breguet	2,5 km à l'est
Zones d'activités	ZAC de Garroussal	1,3 km au sud

Tableau 10 : Entreprises localisées à proximité de l'usine de DAHER

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

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

- α A l'ouest : route départementale : M63 (accueille environ 19 500 véhicules par jour) ;
- α Au sud : route interne Airbus reliant le Barquill au site Henri ZIEGLER ;
- α Au nord : route de Toulouse M1 à 1,4 km et route nationale N224 à 2,1 km.

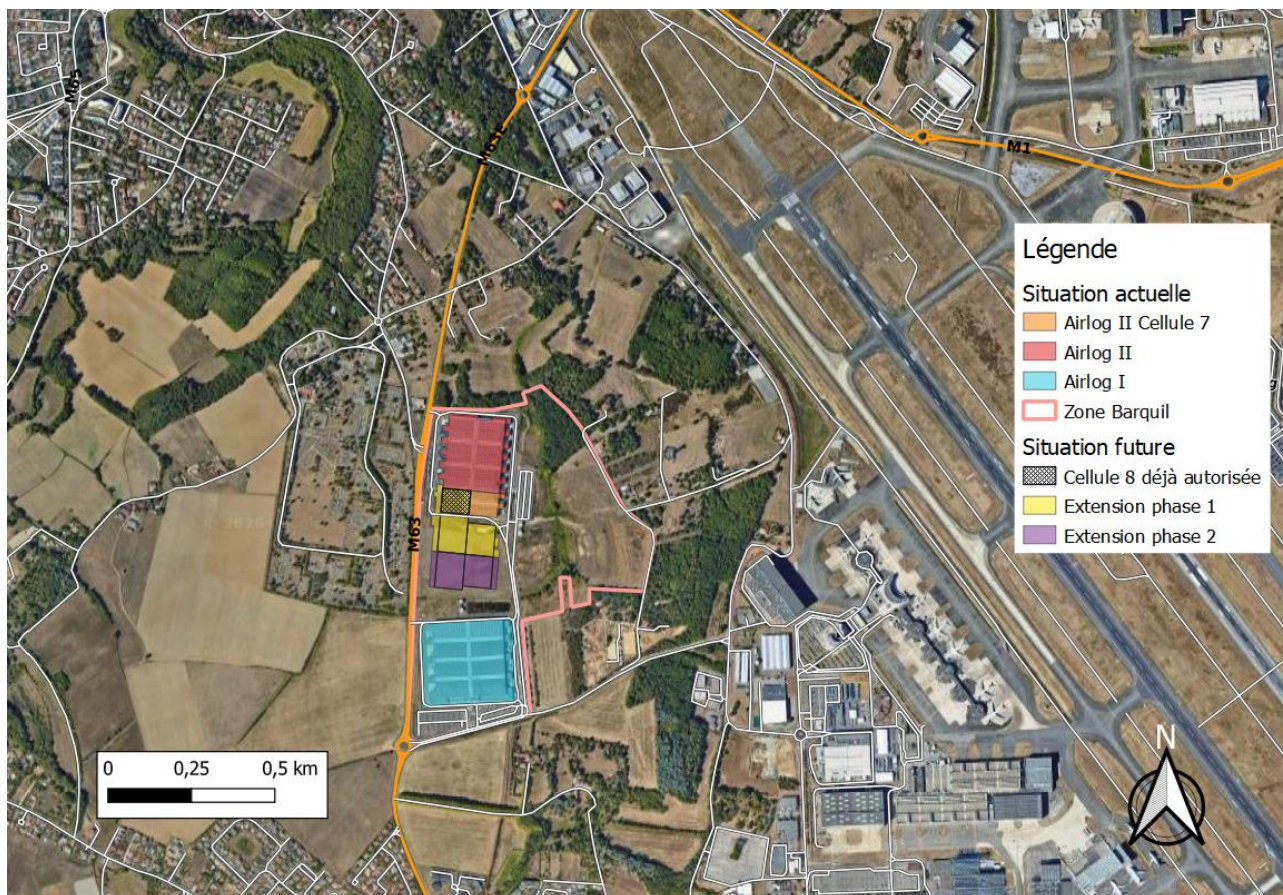


Figure 13 : Cartographie des voies de circulation dans l'environnement proche du site

Du trafic fluvial existe à proximité du site au niveau de la Garonne et du Canal latéral à la Garonne, respectivement à 5,4 km et 6,9 km à l'est du projet. Ce trafic est majoritairement caractérisé par des bateaux de plaisance.

Le réseau ferroviaire le plus proche du projet est celui de la ligne 648 (ligne mixte non électrifiée à voie unique) localisée à 1,9 km au sud-ouest.



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

3.1.6.2 Le paysage

Le site du projet sur la commune de Cornebarrieu fait partie de l'unité paysagère de l'Agglomération Toulouse.

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



Paysage du site d'implantation typique de zone industrielle

3.1.6.3 Le patrimoine culturel et archéologique

Le territoire communal de Cornebarrieu possède a priori un fort potentiel archéologique, de par sa position en rive de l'Aussonnelle, espace de prédilection pour l'implantation de populations. Certains indices significatifs témoignent d'une occupation très ancienne (Paléolithique ancien) au lieu-dit « Talabot ». Dans le cadre du projet initial Airlog II, un diagnostic archéologique, prescrit par l'arrêté n°2015-413 du 24 novembre 2015, a été réalisé sur le terrain d'emprise du projet Airlog II entre le 8 février et le 15 mars 2016 sous la supervision du Service Régional de l'Archéologie de Toulouse Métropole. Les sondages se sont montrés positifs et ont livré des indices de sites archéologiques attribuables d'une part à l'époque néolithique ou protohistorique et d'autre part à l'époque antique. Les travaux d'implantation du site Airlog II étant susceptibles de détruire des vestiges, le Service Régional de l'Archéologie a prescrit une fouille archéologique préventive sur une emprise d'environ 2,4 ha. Celle-ci s'est déroulée entre septembre et décembre 2016 sur deux secteurs appelés A et B de superficies respectives 20 800 m² et 3 300 m². Dans le cadre de l'extension initiale de Airlog II, un diagnostic archéologique complémentaire prescrit par l'arrêté 2018-947 du 22 novembre 2018 a été réalisé sur les parcelles des cellules 7 et 8.

Selon les retours de la DRAC Haute-Garonne du 23 janvier 2017 lors la construction du site initial (arrêté 2016/296) et du 11 septembre 2019 pour le premier projet d'extension de Airlog II (arrêté 2018/0947), aucune prescription archéologique préventive supplémentaire n'est nécessaire au niveau de l'extension.

Selon le site Atlas patrimoine du ministère de la culture, les immeubles classés ou inscrits les plus proches du projet sont localisés à plus de 3,9 km à l'est des limites de site. Selon le plan de zonage du PLU de Cornebarrieu, un élément de patrimoine bâti à protéger (le pigeonnier) au titre de l'article L. 123-17 du Code de l'Urbanisme (article abrogé depuis le 1er janvier 2016) est présent à proximité du terrain d'implantation du projet.



Aucun monument historique ou site classé ou inscrit au patrimoine, n'est situé à proximité du site d'implantation / Un bâti à protéger (pigeonnier local) au titre du Plan Local d'Urbanisme est présent au droit du site d'implantation / Les enjeux archéologiques du site ont été anticipés et soldés lors de la phase initiale du projet Airlog II par des fouilles complètes en 2016 et lors de la première extension par des fouilles en 2019. Le terrain est donc libre de toute contrainte archéologique pour l'extension. L'inventaire patrimonial ne révèle par ailleurs aucune servitude liée à des monuments classés à proximité immédiate, garantissant la préservation du patrimoine bâti local.

3.1.6.4 L'utilisation des ressources naturelles

3.1.6.4.1 Consommation d'eau

Les sites Airlog I et Airlog II sont raccordés au réseau public de distribution d'eau potable géré par la régie directe Toulouse Métropole. Dans le cadre de leurs activités logistiques, les sites Airlog I et Airlog II n'utilisent pas d'eau industrielle. L'eau potable est utilisée uniquement pour les besoins du personnel, pour l'entretien des locaux et les installations incendie.

Le site Airlog II est autorisé à prélever dans le réseau AEP 2 950 m³ /an.

En 2024, la consommation du site Airlog I était de 4 148 m³ et celle du site Airlog II était de 1 894 m³.

3.1.6.4.2 Consommation d'électricité

En 2024, la consommation d'électricité des sites Airlog I et Airlog II était de 3 391 MWh.

3.1.6.4.3 Consommation de gaz

Le chauffage et le rafraîchissement des cellules existantes sont assurés par des chaudières et des pompes à chaleur « Roof-top ». En 2024, la consommation de gaz en lien avec la production de chaleur était de 41 875 m³ pour le site Airlog I et de 4 889 m³ pour le site Airlog II.

Consommation de la plateforme logistique (Airlog I et Airlog II) :



- α Eau : 6 042 m³/an
- α Electricité : 3 391 MWh
- α Gaz : 46 764 m³/an

3.2 SYNTHESE DE L'ETAT ACTUEL

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

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

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

Sensibilité négligeable à nulle
Sensibilité faible
Sensibilité modérée
Sensibilité forte

Thématique	Rappel des facteurs environnementaux concernés (voir analyse de l'état actuel)	Sensibilité de l'état actuel
La population et la santé humaine	Population	Premières ZER et premières habitations à 200 m au nord et à l'est du site.
	Santé humaine	Premières ZER et premières habitations à 200 m au nord et à l'est du site.
	Bruit et vibration	L'ambiance sonore du secteur est caractéristique d'une zone industrielle. Les émissions sonores du site actuel sont conformes aux valeurs définies dans l'arrêté préfectoral d'autorisation du 27 avril 2020.
	Emissions lumineuses	Les émissions lumineuses sont limitées à l'éclairage des accès aux cellules et des parkings durant les horaires de fonctionnement de l'installation. Le site est conforme à l'arrêté préfectoral complémentaire du 27 avril 2020.
La biodiversité	Espaces et sites naturels	Site NATURA 2000, recensé à 4,9 km de la zone d'étude. ZNIEFF la plus proche à 1,3 km de la zone d'étude (ZNIEFF de type I « Cours de l'Aussonnelle et rives »). Aucun zonage patrimonial traversé par projet.
	Faune	Zone présentant des enjeux modérés à forts concernant l'avifaune, la chirofaune et l'herpétofaune.
	Flore	Zone présentant peu d'intérêt floristique hormis l'Urosperme de Daléchamps qui est déterminant ZNIEFF dans la région.
	Continuités écologiques	Le site n'est pas situé dans une continuité écologique.
Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat	Terres	Zone dédiée à l'activité économique et à l'industrie. Des taux de fluor compris entre 5 et 12 mg/kg sont attendus sur l'ensemble des terres du site.
	Sols et sous-sols	Terrain dédié aux activités industrielles, la majorité des parcelles du projet est actuellement pâturée. A l'échelle du site, il a été constaté que le fond géochimique présente des anomalies en fluor liées à la nature des sols.
	Eau superficielle	Eaux superficielles avec objectif de bon état chimique et objectifs moins stricts pour l'état écologique dégradé pour l'Aussonnelle. Les eaux superficielles rejetées respectent les valeurs de l'arrêté préfectoral du 10 octobre 2019 pour le site Airlog I et à celui du 27 avril 2020 pour le site Airlog II. Au sein et à proximité du projet, des zones humides sont recensées. Elles sont alimentées par les écoulements d'eaux pluviales drainées par le cours d'eau en amont des zones humides et par les eaux souterraines.

Thématique	Rappel des facteurs environnementaux concernés (voir analyse de l'état actuel)	Sensibilité de l'état actuel
	Eau souterraine	Eaux souterraines de moyenne qualité au droit du site selon le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027. L'état quantitatif des eaux souterraines au droit du projet est bon.
	Air/Climat	La qualité de l'air est bonne dans l'environnement du site à l'exception des concentrations d'ozone et de PM2.5 dépassées dans tout le département et des dépassements ponctuels en dioxyde d'azote.
Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage	Biens matériels	Il n'y a pas de biens matériels suffisamment proches du futur bâtiment pour être considéré comme un enjeu.
	Patrimoine culturel	Aucun monument historique ou site classé ou inscrit au patrimoine, n'est situé à proximité du site d'implantation. Un bâti à protéger au titre du PLU de Cornebarrieu est localisé sur l'emprise du projet. La zone d'implantation du projet a fait l'objet de fouilles archéologiques préventives dans le cadre de la construction de Airlog II.
	Patrimoine archéologique	
	Paysage	Le paysage du site d'implantation est caractérisé par l'activité industrielle

Tableau 11 : Synthèse de l'état actuel de l'environnement

4. EVALUATION DES IMPACTS ET MESURES ERC EN PHASE D'AMENAGEMENT

Ce chapitre a pour objectif de décrire et d'évaluer les incidences notables du projet (directes, indirectes, positives, négatives, temporaires et permanentes) sur les différents facteurs environnementaux durant la phase d'aménagement.

La responsabilité de la phase chantier est portée par DAHER. Un plan de prévention sera réalisé par DAHER conjointement avec AIRBUS et les entreprises extérieures intervenant sur le chantier.

Dans le cadre de la caractérisation des impacts du projet, ces derniers sont représentés par le code couleur suivant selon leur intensité :

Pas d'impact
Impact faible
Impact modéré
Impact fort

Ce code couleur est repris pour chaque thématique environnementale dans les paragraphes suivants.

4.1 IMPACTS ET MESURES SUR LES MILIEUX NATURELS

4.1.1 Impacts et mesures sur la biodiversité

4.1.1.1 Situation actuelle

Au regard de la biodiversité, la situation actuelle au droit du projet est présentée au §3.1.3 et au sein de l'annexe PJ4.4 « Dérogation Espèces Protégées ».

4.1.1.2 Impacts bruts sur la biodiversité

En phase chantier, les impacts bruts du projet sont les suivants :

α Les impacts recensés sont d'intensité forte à faible selon les espèces (ces espèces sont listées au § 4.1.1.4) ;

α Un impact bruts fort en phase chantier est à prévoir pour les trois espèces de reptiles, les 13 espèces d'oiseaux nicheuses probables à certaines sur la zone d'étude et qui l'utilisent pour l'ensemble de leur cycle biologique, les habitats d'espèces de milieux ouverts et semi-ouverts et du bâti du pigeonnier, les fonctionnalités écologiques pour les espèces terrestres qui se trouveront réduites à néant ;

α Les impacts bruts modérés en phase travaux concernent les chiroptères qui utilisent assez peu la zone d'étude pour la chasse et le transit, trois espèces d'amphibiens présentes au niveau du fossé sud, les 10 espèces d'oiseaux ne nichant pas sur la zone de projet mais l'utilisant régulièrement pour la chasse, les fonctionnalités écologiques pour les oiseaux et les chiroptères qui resteront possibles mais plus difficiles, l'habitat d'espèces zone humide constitué par le fossé sud ;

α Enfin, les impacts bruts faibles du projet concernent l'ensemble des espèces observées mais qui n'utilisent la zone de projet que de manière occasionnelle, soit parce qu'elles sont seulement de passage, soit parce qu'elles sont inféodées à d'autres types d'habitats présents dans les environs immédiats (deux espèces d'amphibiens, 18 espèces d'oiseaux).

4.1.1.3 Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement

La liste des mesures d'évitement et de réduction prévues durant la phase chantier du projet est présentée ci-dessous.

Type de mesure	Numéro de la mesure	Nom de la mesure
Evitement	ME01	Adaptation de l'emprise du projet
Réduction	MRT01	Balisage des zones sensibles

Type de mesure	Numéro de la mesure	Nom de la mesure
	MRT02	Adaptation de la période des travaux sur l'année
	MRT03	Défavorabilisation du pigeonnier
	MRT04	Vérification des arbres avant abattage et abattage adapté
	MRT05	Evacuation des zones de refuge potentielles sur la parcelle pâturée
	MRT06	Intervention sur la végétation
	MRT07	Gestion générale du chantier
	MRT08	Gestion de l'éclairage du chantier
	MRT09	Clôtures anti-intrusion provisoires
Accompagnement	MA01	Végétalisation de la toiture d'une des cellules
	MA02	Plantation d'une haie arbustive à l'est du bassin clôturé
Suivi	MS01	Suivi écologique avant, pendant et après le chantier

Tableau 12 : Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement prévues en phase chantier

A l'issue de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement, des impacts résiduels modérés persistent, en raison de la destruction avérée d'habitats favorables à ces espèces protégées.

Les impacts résiduels concernant la destruction d'individus sont quant à eux considérés comme négligeables du fait de la mise en œuvre de mesures de gestion des travaux.

4.1.1.4 Espèces présentant des impacts résiduels non négligeables et devant faire l'objet de la démarche dérogatoire

Les inventaires naturalistes réalisés ainsi que le travail itératif mené au cours de la séquence « Eviter, Réduire » du projet permettent de déterminer les espèces finalement concernées par la demande de dérogation.

A noter qu'aucune espèce n'est concernée par l'arrêté du 6 janvier 2020 fixant la liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être dérogé qu'après avis du CNPN.

Les espèces concernées par la démarche dérogatoire sont :

α Oiseaux concernés par un impact fort :

- ⇒ Hirondelle rustique ;
- ⇒ Chevêche d'Athéna ;
- ⇒ Chouette hulotte ;
- ⇒ Bruant proyer ;
- ⇒ Cisticole des joncs ;
- ⇒ Fauvette mélanocéphale ;

- ⇒ Fauvette grisette ;
- ⇒ Fauvette à tête noire ;
- ⇒ Mésange bleue ;
- ⇒ Rougegorge familier ;
- ⇒ Tarier pâtre ;
- ⇒ Rougequeue noir ;
- ⇒ Mésange charbonnière.

α Reptiles concernés par un impact fort :

- ⇒ Lézard des murailles ;
- ⇒ Lézard à deux raies ;
- ⇒ Couleuvre verte et jaune.

Cette démarche dérogatoire s'accompagne de mesures de compensation décrites ci-dessous.

4.1.1.5 Mesures de compensation

La liste des mesures de compensation prévues dans le cadre du projet est présentée ci-dessous.

Type de mesure	Numéro de la mesure	Nom de la mesure
Compensation	MC01	Construction d'une maison nichoir avec système de repasse
	MC02	Création et plantation d'une haie étagée sur le linéaire est du site de compensation
	MC03	Création d'un îlot de vieillissement
	MC04	Installation de tas de bois et d'hibernaculums pour la petite faune
	MC05	Plantation d'îlots arbustifs et de haies basses à destination des oiseaux des milieux semi-ouverts
Accompagnement de la compensation	MAC01	Mise en place de nichoirs pour l'avifaune
	MAC02	Installation de bacs à boue pour l'Hirondelle rustique
	MAC03	Mise en place d'un plan de gestion sur les parcelles de compensation
Suivi de la compensation	MSC01	Suivi des mesures de compensation

Tableau 13 : Mesures de compensation prévues en phase chantier

4.1.1.6 Bilan de la compensation

Le récapitulatif de la compensation est présenté dans le tableau suivant.

Habitats	Constructions abandonnées (pigeonnier)	Fourrés tempérés (habitats semi-ouverts)	Pâturage permanent, terrains vagues (habitats ouverts à sensibilité faible)	Prairies mésiques non gérées, pelouses à annuelles, coupes forestières récentes, jachères non inondées (habitats ouverts à sensibilité écologique modérée)
Espèces ou cortèges d'espèces concernés	Oiseaux (3 espèces Hirondelle rustique, Chouette hulotte, Rougequeue noir)	Reptiles (1 espèce Couleuvre verte et jaune) et oiseaux des milieux semi-ouverts (8 espèces)	Oiseaux des milieux ouverts (4 espèces)	Reptiles (3 espèces Lézard des murailles, Lézard à deux raies, Couleuvre verte et jaune) et oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts (13 espèces)
Ratio final	ratio 4	ratio 4	ratio 1,5	ratio 3
Dette écologique du projet et surface de compensation recherchée	1 bâtiment du pigeonnier avec 1 nid d'Hirondelle rustique, 1 nid de Chouette hulotte, 2 nids de Rougequeue noir	2 107 m ² de surface impactée soit 8 428 m ² de surface pour la compensation	50 490 m ² de surface impactée soit 75 735 m ² de surface pour la compensation	9 356 m ² de surface impactée soit 28 068 m ² de surface pour la compensation
Total des surfaces en milieux ouverts et semi-ouverts	1 bâtiment	112 231 m ² de milieux ouverts et semi-ouverts soit 11,23 ha		
Site de compensation proposé	Zone Barquil maison nichoir sur zone ouverte et îlot de vieillissement boisement	Zone Barquil avec aménagements favorables pour recréer des habitats de reproduction pour les espèces impactées avec installation de nichoirs pour les mésanges, la Chevêche d'Athéna, installation d'hibernaculums, de tas de branches et de bois pour les reptiles (MC04), plantation d'îlots de bosquets et de haies basses à destination des oiseaux des milieux semi-ouverts (MC05), plantation d'une haie étagée sur tout le linéaire Est (MC02)		
Surface de compensation proposée	<u>Maison nichoir</u> avec 12 nichoirs artificiels pour l'Hirondelle rustique avec système de repasse et bacs à boue à proximité et 2 nichoirs pour Rougequeue noir (MC01) <u>Dans les boisements</u> : 2 nichoirs pour Chouette hulotte et 2,6 ha d'îlot de vieillissement pour la Chouette hulotte et 1 nichoir pour le Rougequeue noir en lisière (MC03)	11.6 ha de milieux ouverts et semi-ouverts avec plan de gestion sur 50 ans		

Tableau 14 : Récapitulatif de la compensation

La carte suivante illustre les mesures prévues. Cette carte est un plan de principe qui sera détaillé dans le plan de gestion établi par la Caisse des Dépôts (CDC) Biodiversité⁴ avec la position exacte et le nombre des dispositifs favorables à la biodiversité qui seront mis en place sur les parcelles de compensation.

⁴ La CDC accompagne le porteur de projet dans l'élaboration d'un plan de gestion des mesures de compensation.

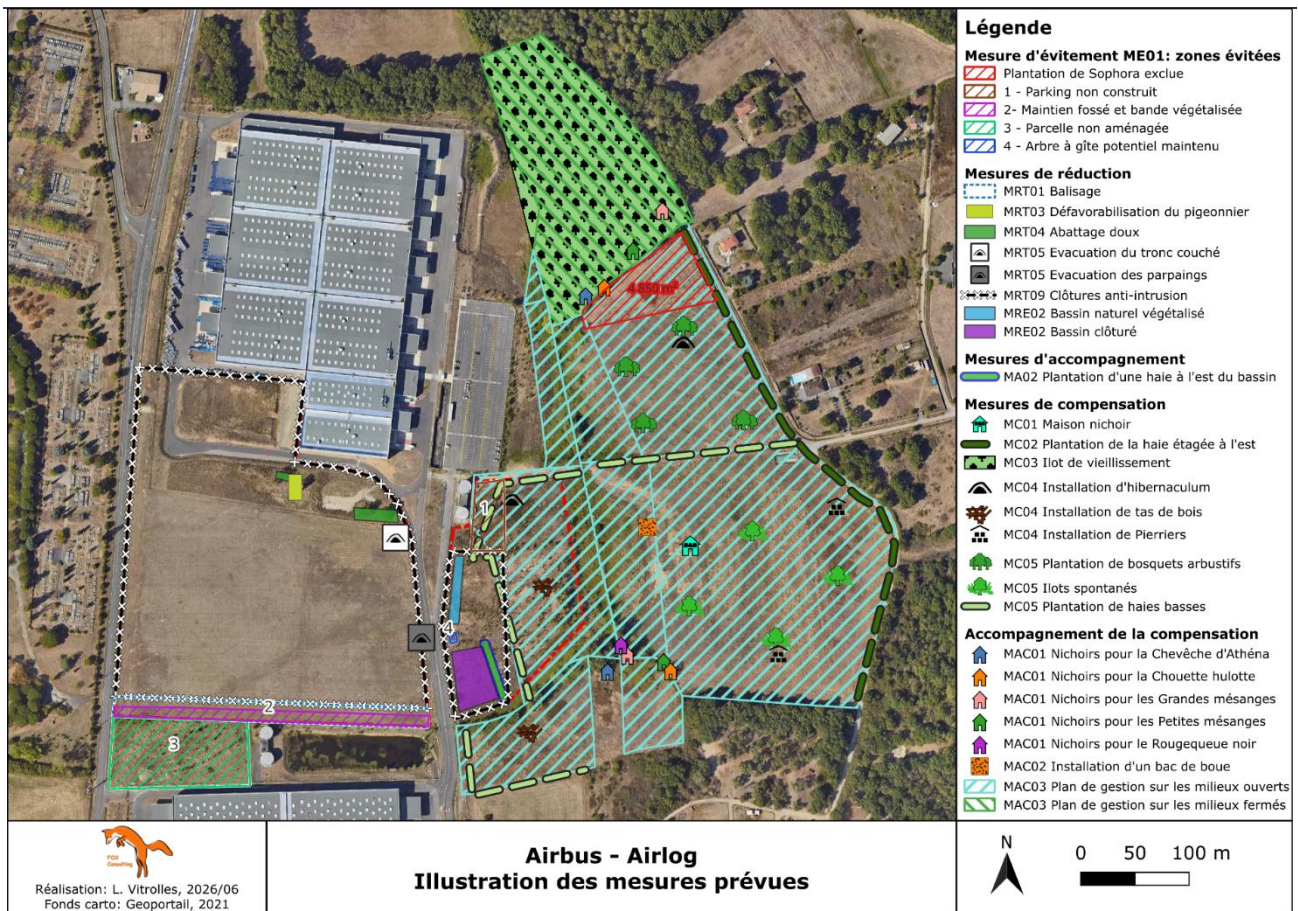


Figure 14 : Illustration des mesures prévues

4.1.2 Impacts et mesures sur les Zones Humides

4.1.2.1 Situation actuelle

Au regard des Zones Humides, la situation actuelle au droit du projet est présentée au §3.1.3.2.

4.1.2.2 Evolution liée au projet

Les travaux de la phase chantier du projet ne seront pas susceptibles d'entraîner la destruction de la Zone Humide localisée au sud du projet.

4.1.2.3 Impacts bruts sur les Zones Humides

En phase chantier, les impacts bruts du projet sur cette Zone Humide sont donc considérés comme négligeables.

4.1.2.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

En l'absence d'impact sur l'environnement, aucune mesure de la démarche ERC n'est prévue concernant les Zones Humides durant la phase d'aménagement.

4.1.2.5 Modalités de suivi des mesures

En l'absence de mesure, aucun suivi n'est prévu en phase d'aménagement.

4.1.3 Impacts sur les sites Natura 2000

4.1.3.1 Situation actuelle

Au regard des sites Natura 2000, la situation actuelle au droit du projet est présentée au §Erreur ! Source du renvoi introuvable..

4.1.3.2 Evolution liée au projet

L'analyse détaillée des impacts du projet en phase chantier est présentée au sein de l'annexe PJ4.12.

4.1.3.3 Impacts bruts sur les sites Natura 2000

En phase chantier, les incidences brutes identifiées sont faibles à modérées notamment sur les oiseaux et les chiroptères pour lesquels le projet entraînera la destruction d'une surface d'habitats de chasse.

4.1.3.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Dans le cadre du projet, des mesures d'évitement et de réduction seront mises en place en phase chantier comme définies au §4.1.1.3.

Les incidences résiduelles du projet d'extension de la plateforme logistique Airlog II sur les espèces d'intérêt communautaire citées aux FSD des zones Natura 2000 (ZPS FR7312014 et ZSC FR7301822) situées à environ 5 km du site de projet sont donc négligeables pour l'ensemble des espèces concernées.

4.1.3.5 Modalités de suivi des mesures

Le suivi des mesures en phase chantier est présenté au § **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

4.2 IMPACTS ET MESURES SUR LES MILIEUX PHYSIQUES

4.2.1 Impacts et mesures sur les terres, les sols et sous-sols

4.2.1.1 Situation actuelle

Au regard des terres, sols et sous-sols, la situation actuelle au droit du projet est présentée au § 3.1.4.1.

4.2.1.2 Evolution liée au projet

La mise en œuvre du projet nécessitera la réalisation d'opérations de terrassement pour un volume total de déblais de 105 000 m³. Ces terres seront évacuées du site au moyen de camions de 18 m³, soit un total de 5 833 camions.

Les filières de traitement considérées par DAHER au stade actuel sont présentées ci-dessous.

Nom du centre	Type de déblais évacué	Commune (département)	Distance par rapport à Airlog II	Orientation par rapport à Airlog II
MGM GAGNAC ISDI	Déblais inerte	Gagnac-sur-Garonne (31)	10,7 km	Nord
MPG GRENADE ISDI	Déblais inerte	Grenade (31)	19,2 km	Nord
MPG MAUZAC ISDI	Déblais inerte	Mauzac (31)	38,8 km	Sud
MPG CAPENS ISDI	Déblais inerte	Capens (31)	43,6 km	Sud
CEMEX ROQUES ISDI	Déblais inerte	Roques (31)	21,7 km	Sud
CMGO SAINT-HILAIRE ISDI	Déblais inerte	Saint-Hilaire (31)	34,6 km	Sud
Plateforme Seché ECO-SERVICE	Terres polluées	Roques (31)	21,7 km	Sud

Tableau 15 : Filières de traitement des terres envisagées

L'évacuation des terres sera réalisée entre 7h et 16h. Les camions d'évacuation éviteront les villages et les Zones de faible Émission polluante (ZFE).

4.2.1.3 Impacts bruts sur les terres, les sols et sous-sols

Au regard du volume de terres excavées dans le cadre du projet, l'impact brut de la phase d'aménagement sur les terres, les sols et les sous-sols est modéré.

4.2.1.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Les analyses des sols réalisées dans le cadre de l'autorisation initiale du site Airlog II ont montré que l'ensemble des terres du site présentent des teneurs en fluor comprises en 5 et 12 mg/kg.

Sur la base de ces résultats, deux types de mesures sont possibles concernant les terres excavées pour le projet :

- α Ces terres pourront être réutilisées sur site et feront l'objet d'un revêtement ou seront recouvertes par au minimum une couche d'une épaisseur de 30 cm de terres saines pour éviter tout contact direct ;
- α Si le réemploi n'est pas possible, ces terres seront éliminées en filières adaptées.

La gestion des terres du projet sera également intégrée au sein de la Charte Chantier Vert.

La valorisation de ces mesures permet de réduire l'impact résiduel de modéré à faible.

4.2.1.5 Modalités de suivi des mesures

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

4.2.2 Impacts et mesures sur les eaux superficielles

4.2.2.1 Evolution liée au projet

4.2.2.1.1 Mode et conditions d'approvisionnement en eau

Durant la phase chantier, l'alimentation en eau sera assurée au moyen d'une connexion au réseau d'eau existant sur le site Airlog II.

4.2.2.1.2 Usage de l'eau pour les opérations de chantier

Les usages de l'eau seront les suivants :

- α Lavage des engins de chantier ;
- α Nettoyage des zones de travail ;
- α Alimentation des sanitaires ;
- α Arrosage des sols pour limiter les envols de poussières.

Des effluents aqueux susceptibles d'être pollués, issus du ruissellement des eaux pluviales pourront être générés durant la phase chantier.

4.2.2.2 Impacts bruts sur les eaux superficielles

Des effluents aqueux pourront être générés pendant le chantier (zone de lavage des engins de chantier).

Aucun périmètre de protection d'un captage d'eau potable ne se trouve dans l'aire d'étude.

Dès lors, l'impact brut du projet sur les eaux superficielles est négligeable à faible en phase d'aménagement.

4.2.2.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Afin de réduire les atteintes possibles aux eaux superficielles, la maîtrise d'œuvre a prévu la mise en œuvre de mesures propres à la phase chantier.

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

La valorisation de ces mesures permet de réduire l'impact résiduel de faible à négligeable.

4.2.2.4 Modalités de suivi des mesures

Une surveillance de la phase d'aménagement par la maîtrise d'œuvre sera mise en place. Elle permettra de s'assurer du respect du cahier des charges et de l'absence de pollution du milieu naturel. Cette surveillance fera l'objet d'un rapport à DAHER lors des réunions de chantier.

4.2.3 Impacts et mesures sur les eaux souterraines

4.2.3.1 Evolution liée au projet

En cas d'utilisation de produits chimiques, le processus d'autorisation DAHER (Demande d'Utilisation de Substance / Commission d'Autorisation d'Emploi) est mis en œuvre. Ce dernier permet de définir précisément les produits autorisés sur site et les règles à appliquer pour maîtriser les risques pour les personnes et l'environnement (incluant les règles de stockage, de rétention et d'élimination des déchets). L'emploi d'engins de chantier peut entraîner des fuites d'huile susceptibles d'atteindre les eaux souterraines. Le projet n'entraînera pas de prélèvement dans les eaux souterraines en phase chantier.

4.2.3.2 Impacts bruts sur les eaux souterraines

L'impact brut du projet sur les eaux souterraines est faible en phase d'aménagement.

4.2.3.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Les mesures définies au §4.2.2.3 pour les eaux superficielles sont applicables aux eaux souterraines.

La valorisation de ces mesures permet de réduire l'impact résiduel de faible à négligeable.

4.2.3.4 Modalités de suivi des mesures

Une surveillance de la phase d'aménagement par la maîtrise d'œuvre sera mise en place. Elle permettra de s'assurer du respect du cahier des charges et de l'absence de pollution du milieu naturel. Cette surveillance fera l'objet d'un report à DAHER lors des réunions de chantier. Les piézomètres existants du site permettront le suivi de la qualité des eaux souterraines durant la phase chantier. Les paramètres suivis au niveau de ces ouvrages sont présentés au § 5.2.3.4.

4.2.4 Impacts et mesures sur l'air et le climat

4.2.4.1 Evolution liée au projet

Les émissions attendues pendant le chantier seront des gaz de combustion et des envols de poussières (limités aux abords immédiats du site).

Les principales sources d'émission identifiées sont :

- α les rotations de poids lourds nécessaires à l'évacuation des déblais de terrassement ;
- α la circulation des engins de chantier sur la M63e et sur les pistes non stabilisées (source de poussières) ;
- α les opérations de construction des bâtiments et de réalisation des voiries.

Les émissions liées à la phase de conception du projet ont également été caractérisées en suivant. Il s'agit des émissions liées aux réunions projet entre Airbus et GBMP.

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

Poste émetteur	CO2 (tCO2 eq)	NOx (t)	PM10 (t)
Phase conception	0,236	5,4E-04	2,5E-06
Trafic chantier	31	2,94E-02	3,95E-05
Trafic d'évacuation des terres	755	0,72	0,0009
Surfaces créées	41 020	/	/
Total	41 806	0,75	0,00094

Tableau 16 : Synthèse des émissions atmosphériques en phase chantier

4.2.4.2 Impacts bruts sur l'air

Afin d'évaluer les concentrations des polluants atmosphériques généraux émis durant la phase chantier, sur une portion de la route M63e, une dispersion atmosphérique des polluants est réalisée avec le logiciel ADMS.

Les concentrations maximales calculées sont très inférieures (inférieure à 17%) aux valeurs de référence définies dans l'article R.221-1 du Code de l'environnement. Les émissions seront temporaires et limitées géographiquement. Des mesures de réduction (arrosage des pistes, entretien du matériel) permettront de limiter les envols de poussières. Dès lors, le projet en phase chantier a un impact brut négligeable à faible sur la qualité de l'air.

4.2.4.3 Impacts sur le climat

Le projet dans sa phase chantier est à l'origine de 314 t de CO2eq par an en lien avec le trafic (évacuation des terres et trafic chantier) et de 820 t de CO2eq par an en lien avec les constructions et imperméabilisations (amortissement sur 50 ans).

Dès lors, les émissions du chantier ne représentent que 0,004 % des émissions de GES évaluées en Haute-Garonne en 2021.

Compte tenu des quantités émises par la phase chantier du projet, ces polluants n'auront pas d'impacts bruts significatifs sur le climat.

4.2.4.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

4.2.4.4.1 Mesures sur la qualité de l'air

DAHER prévoit de réaliser des arrosages réguliers sur le sol, si nécessaire, pour limiter les envols de poussières. Les engins de chantier mis en œuvre seront conformes à la réglementation et régulièrement entretenus.

La conception du bâtiment intègre des dispositions pour limiter les sources de pollution, internes comme externes, afin de préserver la qualité de l'air intérieur et de réduire les nuisances sur la santé et l'environnement.

La valorisation de ces mesures ne permet pas de réduire l'impact résiduel du projet.

4.2.4.4.2 Mesures sur le climat

Une analyse de cycle de vie préliminaire a été réalisée pour positionner le projet vis-à-vis des exigences réglementaires et orienter les choix de matériaux. La zone bureaux est soumise à la RE2020 avec respect du seuil 2025 pour l'indicateur Ic Construction, tandis que la zone stockage relève de la RT2012, avec un objectif volontaire de niveau C2 pour assurer la cohérence environnementale. Le projet privilégie des produits disposant de FDES ou PEP afin de garantir la fiabilité des données carbone. Les principaux leviers portent sur l'usage de poutres bois, la réduction et l'optimisation bas carbone du béton, le choix d'équipements documentés, et la limitation de l'impact des fluides frigorigènes via le R32.

La valorisation de ces mesures ne permet pas de modifier pas l'impact résiduel du projet.

4.2.4.5 Modalités de suivi des mesures

Le Dossier des Ouvrages Exécutés présentera la trace des certificats des matériaux mis en œuvre dans le projet.

4.3 IMPACTS ET MESURES SUR LA POPULATION

4.3.1 Impacts et mesures sur le bruit

4.3.1.1 Evolution liée au projet

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

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

4.3.1.2 Impacts bruts sur le bruit

Il est considéré que les émissions sonores et les vibrations engendrées par la phase chantier du projet sont négligeables par rapport à celles émises en phase d'exploitation. De plus, ces nuisances seront émises uniquement en journée.

Dès lors, l'impact sonore brut du projet en phase chantier est considéré comme négligeable.

4.3.1.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Ces travaux seront réalisés uniquement en journée.

En l'absence de mesures, l'impact résiduel du projet n'est pas modifié.

4.3.1.4 Modalités de suivi des mesures

En l'absence de mesures, aucun suivi n'est prévu en phase d'aménagement.

4.3.2 Impacts et mesures sur les déchets

4.3.2.1 Evolution liée au projet

DAHER ne produira aucun déchet toxique ou susceptible de générer des effets sur la santé des populations avoisinantes durant la phase chantier.

Les modes de gestion et le stockage seront adaptés à la nature des déchets produits.

Les terres excavées lors des opérations de terrassement seront évacuées du site. Dès lors, ce volume de terres de 105 000 m³ est à considérer comme un déchet.

4.3.2.2 Impacts bruts sur les déchets

Pour la phase chantier les terres représentent un enjeu en raison des opérations de terrassement. Au regard du volume de terres excavées, l'impact brut du projet sur les déchets en phase d'aménagement est modéré.

4.3.2.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Les orientations de gestion des déchets pour les phases chantier seront définies dans une charte de chantier vert.

Les terres excavées seront valorisées conformément au guide BRGM d'avril 2020 « Guide de valorisation hors site des terres excavées non issues de sites et sols pollués dans des projets d'aménagement ».

La valorisation de ces mesures permet de réduire l'impact résiduel de modéré à faible.

4.3.2.4 Modalités de suivi des mesures

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

4.3.3 Impacts et mesures sur les vibrations, les odeurs, la lumière, la chaleur, la radiation

4.3.3.1 Evolution liée au projet

4.3.3.1.1 La lumière

En période printanière et estivale, il n'est pas prévu de recours à l'éclairage artificiel nocturne pour la phase de construction, y compris pour les activités de surveillance ou de gardiennage. Durant la période hivernale, l'éclairage artificiel sera utilisé en fin de journée ou en matinée. Le chantier se déroulera en horaire normal (7h00-19h00) en jours ouvrés, sauf cas particulier.

Dès lors, la pollution lumineuse associée au chantier sera limitée.

4.3.3.1.2 La chaleur

La chaleur générée par les activités de type point chaud (soudure, découpe) et par le fonctionnement des engins thermiques est confinée à une zone de travail très localisée. Aucune dispersion thermique significative susceptible d'impacter l'environnement au-delà des limites de site n'est attendue.

4.3.3.1.3 Les odeurs

Les travaux de la phase chantier ne mettront en œuvre aucun processus susceptible de générer des nuisances olfactives perceptibles au-delà du périmètre immédiat du site.

4.3.3.1.4 Les radiations

Le chantier ne prévoit l'utilisation d'aucun équipement ou matériau dont le fonctionnement ou la mise en œuvre serait susceptible de diffuser des rayonnements au-delà des limites du site.

4.3.3.1.5 Les vibrations

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

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

Ces travaux seront réalisés uniquement en journée.

4.3.3.2 Impacts sur les vibrations, les odeurs, la lumière, la chaleur, la radiation

4.3.3.2.1 La lumière

Les flux de transport sont concentrés en période diurne, l'incidence des émissions lumineuses est jugée non pertinente (sans impact).

4.3.3.2.2 La chaleur

L'analyse de l'incidence des émissions thermiques est jugée non pertinente (sans impact) pour les récepteurs externes au site.

4.3.3.2.3 Les odeurs

L'analyse de l'incidence des émissions odorantes est jugée non pertinente (sans impact).

4.3.3.2.4 La radiation

L'analyse de l'incidence des émissions radiatives est jugée non pertinente (sans impact).

4.3.3.2.5 Les vibrations

L'analyse de l'incidence des vibrations est jugée non pertinente (sans impact).

4.3.3.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Concernant les vibrations, les mesures suivantes seront mises en place durant la phase chantier :

- α Mise en place de capteurs de vibrations dans la cellule C7b ;
- α Utilisation de matériel TP limitant les vibrations (compacteurs oscillants) ;
- α Mesure complémentaire : réalisation d'une tranchée désolidarisante.

La gestion des émissions lumineuses du chantier est traitée au sein de la mesure MRT08.

Aucune mesure n'est prévue en phase d'aménagement concernant la chaleur, les odeurs et les radiations.

La valorisation de ces mesures ne modifie pas l'impact résiduel du projet.

4.3.3.4 Modalités de suivi des mesures

Les différentes mesures pour réduire les vibrations en phases de chantier feront l'objet d'une vérification.

4.3.4 Impacts et mesures sur la santé humaine

4.3.4.1 Evolution liée au projet

Les nuisances temporaires relatives aux gênes occasionnées durant la période des travaux sont présentées ci-dessous :

- α Les émissions de gaz de combustion des engins de chantier ;
- α Le trafic automobile/engins supplémentaires ;
- α La présence d'engins de chantier ;
- α Les nuisances sonores et vibratoires ;
- α Les déchets générés.

Ces émissions et nuisances viendront se cumuler avec celles associées au fonctionnement des installations Airlog I et Airlog II.

4.3.4.2 Impacts brut sur la santé humaine

L'implantation du projet en milieu industriel, couplée à un éloignement des habitations les plus proches (200 m au nord et à l'est), limite l'exposition de la population aux émissions et nuisances du chantier.

A noter que le transit des engins et camions sera effectué de jour sur les voies publiques de la zone industrielle, avec un matériel respectant les normes acoustiques en vigueur.

L'impact brut du projet sur la santé humaine en phase d'aménagement est jugé négligeable à faible.

4.3.4.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Dans l'optique de limiter les impacts liés au chantier, DAHER prendra les mesures suivantes :

- α Les engins utilisés durant les travaux répondront aux normes acoustiques/ vibrations en vigueur ;
- α L'essentiel du trafic lié au chantier sera réalisé en journée ;
- α Le chantier se déroulera en horaire normal (7h00-19h00) en jours ouvrés, sauf cas particulier.

La valorisation de ces mesures permet de réduire l'impact résiduel de faible à négligeable.

4.3.4.4 Modalités de suivi des mesures

DAHER prévoit de contrôler la propreté des véhicules avant leur sortie du chantier et rappellera également aux entreprises intervenantes l'interdiction de brûler des déchets.

4.4 IMPACTS ET MESURES SUR LES BIENS MATERIELS

4.4.1 Impacts et mesures sur l'utilisation des ressources naturelles

4.4.1.1 Evolution liée au projet

Le drainage existant de 18,7 m³/h, déjà autorisé pour le site Airlog II sera prolongé autour de l'extension pour éviter l'accumulation d'eau au niveau des quais. Le projet ne modifiera pas le débit de drainage actuellement autorisé. Le point de rejet des eaux de drainage dans le milieu naturel à l'est du site ne sera pas modifié.

L'utilisation des ressources naturelles sera réalisée de manière rationnelle comme définie dans la charte chantier vert.

4.4.1.2 Impacts sur les ressources naturelles

L'analyse de l'incidence de la phase d'aménagement sur les ressources naturelles indique que cette situation ne génère pas d'impact supplémentaire par rapport à la situation existante.

4.4.1.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

L'utilisation des ressources naturelles sera réalisée de manière rationnelle comme définie dans la charte Chantier Vert.

Dès lors, l'impact résiduel reste négligeable.

4.4.1.4 Modalités de suivi des mesures

Aucun suivi des mesures n'est prévu en phase d'aménagement.

4.4.2 Impacts et mesures sur le trafic

4.4.2.1 Evolution liée au projet

La zone d'implantation se trouve au sein d'une zone industrielle. Le trafic des véhicules de chantier pourra avoir un impact sur le trafic routier de la zone.

Le trafic routier sera modifié pendant la durée du chantier du fait :

α de camions de chantier supplémentaires pour le transport de matériel, de fournitures, etc ;

⇒ 50 camions par jour en pointe durant la phase 1 ;

⇒ 30 camions par jour en pointe durant la phase 2.

α des véhicules lourds pour l'évacuation des terres en lien avec les opérations de terrassements. Au regard du volume de terres de 105 000 m³ à évacuer du site, le trafic associé sera de 5 833 camions de 18 m³. L'évacuation des terres sera réalisée durant les phases 1 (14 mois) et 2 (16 mois) avec environ 75 000 m³ de terres évacuées durant la phase 1 et 30 000 m³ durant la phase 2. Dès lors, sur la base d'une durée de fonctionnement de 260 jours par an, le trafic engendré par l'évacuation des terres du site sera de :

⇒ 14 camions par jour durant la phase 1 ;

⇒ 5 camions par jour durant la phase 2.

α de véhicules légers supplémentaires pour le transport des intervenants du chantier.

Le site sera accessible pour le personnel autorisé par l'intermédiaire de la route M63 et de la voirie interne au site.

L'essentiel du trafic lié au chantier sera réalisé en journée.

4.4.2.2 Impacts bruts sur le trafic

Au regard du trafic existant sur les axes routiers entre le projet et les sites de traitement, l'impact de l'évacuation des terres sur le trafic global restera limité. En revanche, l'incidence sur le trafic des poids lourds est significative et ne peut être négligée.

4.4.2.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Dans un objectif de réduction des impacts du trafic lié à l'évacuation des terres du site, les contraintes de circulation sur les trajets des centres de traitement des terres ont été étudiées.

Le centre de traitement de Grenade, semble être l'option la moins contraignante en termes d'obstacles sur le trajet. Par ailleurs, malgré une forte affluence aux heures de pointe, la pollution atmosphérique reste acceptable sur les axes routiers. L'orientation des terres tiendra compte de l'analyse menée et sera confrontée aux capacités disponibles au moment des travaux.

La valorisation de ces mesures ne permet pas de modifier l'impact résiduel du projet.

4.4.2.4 Modalités de suivi des mesures

Les analyses des terres, les volumes excavés et les centres de traitement privilégiés feront l'objet d'un suivi durant la phase chantier.

4.4.3 Impacts et mesures sur les paysages

4.4.3.1 Evolution liée au projet

En phase d'aménagement, le projet entrainera une imperméabilisation supplémentaire de 62 630 m² sur le site Airlog II.



Figure 15 : Vue aérienne du site existant dans son environnement proche

4.4.3.2 Impacts brut sur le paysage

L'aménagement du projet entraînera la création d'un linéaire de façade supplémentaire de 300 m le long de la route M63e, portant le linéaire total de façade du site Airlog II à environ 500 m. Bien que cette augmentation modifie la perception du site depuis cet axe routier, son impact sur le paysage est faible. En premier lieu, le projet s'inscrit dans un secteur déjà fortement anthropisé, caractérisé par la présence de bâtiments d'activités, d'infrastructures routières et d'équipements liés au développement économique de l'ouest toulousain. La nouvelle façade prolonge ainsi un front bâti existant sans introduire de rupture dans l'organisation paysagère du secteur. Par ailleurs, la perception du linéaire est essentiellement cantonnée aux usagers de la route M63e. Les vues sont dynamiques et de courte durée en raison des déplacements

automobiles, ce qui limite la perception globale de la façade. Depuis les autres points de vue, notamment les secteurs résidentiels et les espaces agricoles environnants, la visibilité du projet demeure partielle, voire ponctuelle, du fait de la distance, de la végétation existante et des constructions intermédiaires

4.4.3.3 *Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation*

Le projet s'inscrit dans la continuité directe des structures déjà présentes. L'impact visuel est maîtrisé par :

- α L'effet d'écran : Le nouveau bâtiment vient s'adosser à l'existant, limitant ainsi la création de nouvelles silhouettes dans le paysage ;
- α La cohérence architecturale : L'utilisation de matériaux et de coloris similaires à Airlog 1 assure une unité visuelle qui évite toute rupture esthétique majeure ;
- α Les façades végétalisées du local de stockage de matières dangereuses et du local de charge ;
- α L'aménagement d'une butte végétalisée à l'ouest des nouvelles cellules ;
- α L'aménagement d'un des bassins de gestion des eaux pluviales de toitures en noue d'infiltration (voir mesure MRE02) La densité de plantation de la végétation de cette noue sera de 4 plants/m² sur la base des essences suivantes : Baldingère faux roseau, Iris des marais, Jonc diffus, Laîche des berges, Laîche faux souchet, Menthe aquatique, Salicaire.

Dans un objectif de réduction des impacts du projet sur le paysage, de **nouvelles haies** seront aménagées comme présentées ci-dessous :

- α En bordure ouest des nouvelles cellules le long de la route M63e. Pour l'aménagement de cette haie, les essences végétales seront sélectionnées parmi celles indiquées au sein de l'annexe 2 « Palette végétale » du règlement écrit du PLUi-H de Toulouse Métropole ;
- α Au sud des nouvelles cellules entre les sites Airlog I et Airlog II. La plantation de cette haie sera réalisée en 80/100 tous les 1 m sur la base des essences suivantes : Aubépine monogyne, Eglantier, Fusain d'Europe, Sureau noir, Viorne lantane, Cornouiller sanguin, Noisetier, Prunellier, Troène commun.

Les aménagements paysagers du projet seront réalisés en accord avec la notice paysagère de FoxConsulting.

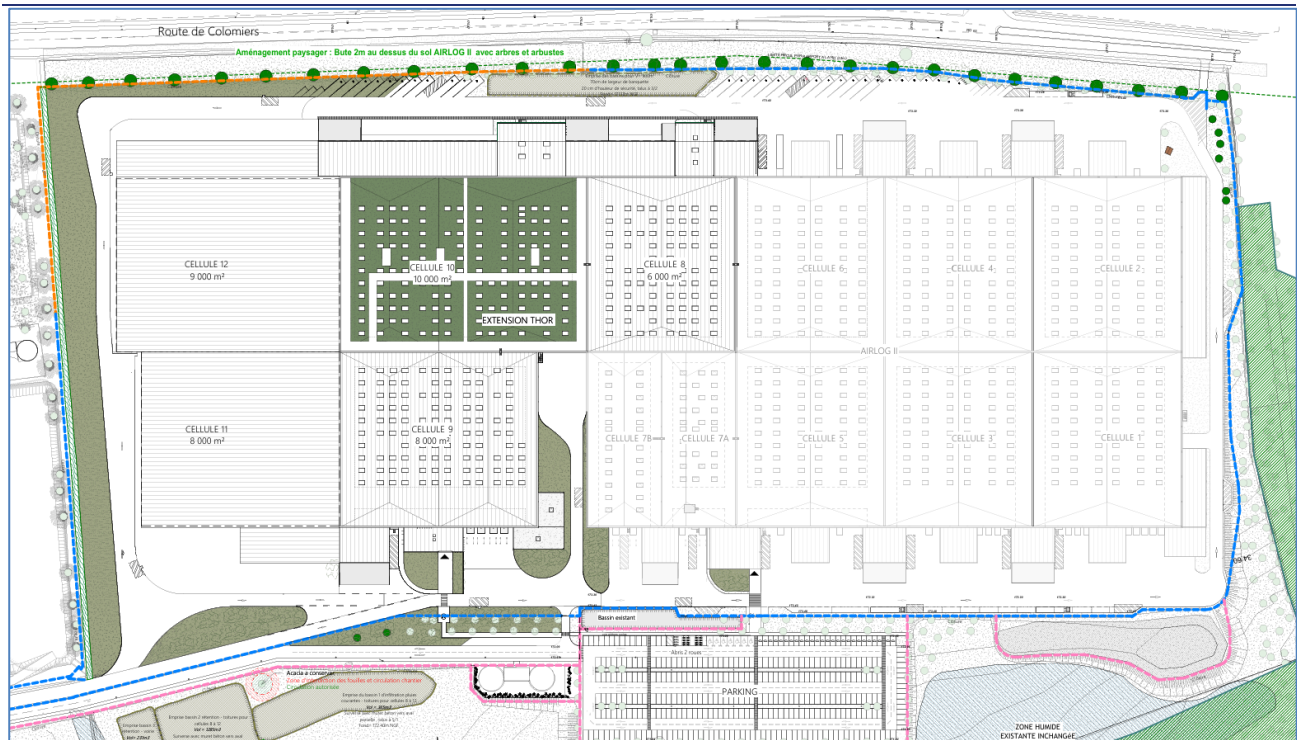


Figure 16 : Localisation des nouvelles haies implantées

Le pigeonnier localisé sur les parcelles du projet est actuellement visible depuis la route M63e. En amont de la phase chantier, il sera relocalisé au nord-ouest du site et sera toujours visible depuis la route. Cette relocalisation entraînera également le déplacement et la replantation de six arbres.

La valorisation de ces mesures permet de réduire l'impact de faible à négligeable.

4.4.3.4 Modalités de suivi des mesures

L'entretien des espaces verts et des bassins actuels est réalisé par une entreprise spécialisée contractualisée par DAHER. Cet entretien sera étendu aux aménagements réalisés dans le cadre du projet.

4.4.4 Impacts et mesures sur le patrimoine culturel et archéologique

4.4.4.1 Situation actuelle

Le patrimoine culturel et archéologique présent au droit du projet en situation actuelle est présenté au §3.1.6.3.

Aucun monument ou site classé n'est localisé au droit du site Airlog II.

4.4.4.2 Evolution liée au projet

Selon les retours de la DRAC Haute-Garonne du 23 janvier 2017 lors la construction du site initial (arrêté 2016/296) et du 11 septembre 2019 pour le premier projet d'extension de Airlog II (arrêté 2018/0947), aucune prescription archéologique préventive supplémentaire n'est nécessaire au niveau de l'extension.

Le pigeonnier localisé au sud des cellules existantes est inclus dans le périmètre du projet.

4.4.4.3 Impacts bruts sur le patrimoine archéologique et culturel

Au regard des retours de la DRAC, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine archéologique en phase d'aménagement.

L'aménagement prend en compte la présence du pigeonnier (patrimoine PLU) situé dans l'emprise. L'impact brut sur le patrimoine culturel est ainsi maîtrisé et qualifié de faible à modéré, grâce aux dispositions prises pour la préservation ou la mise en valeur des éléments bâtis d'intérêt local.

4.4.4.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Dans un objectif de réduction des impacts du projet, le bâti à protéger selon le PLU de Cornebarrieu et identifié comme « le pigeonnier » sera déplacé au nord du site Airlog II.

La localisation de la zone d'implantation de ce bâti est présentée ci-dessous.

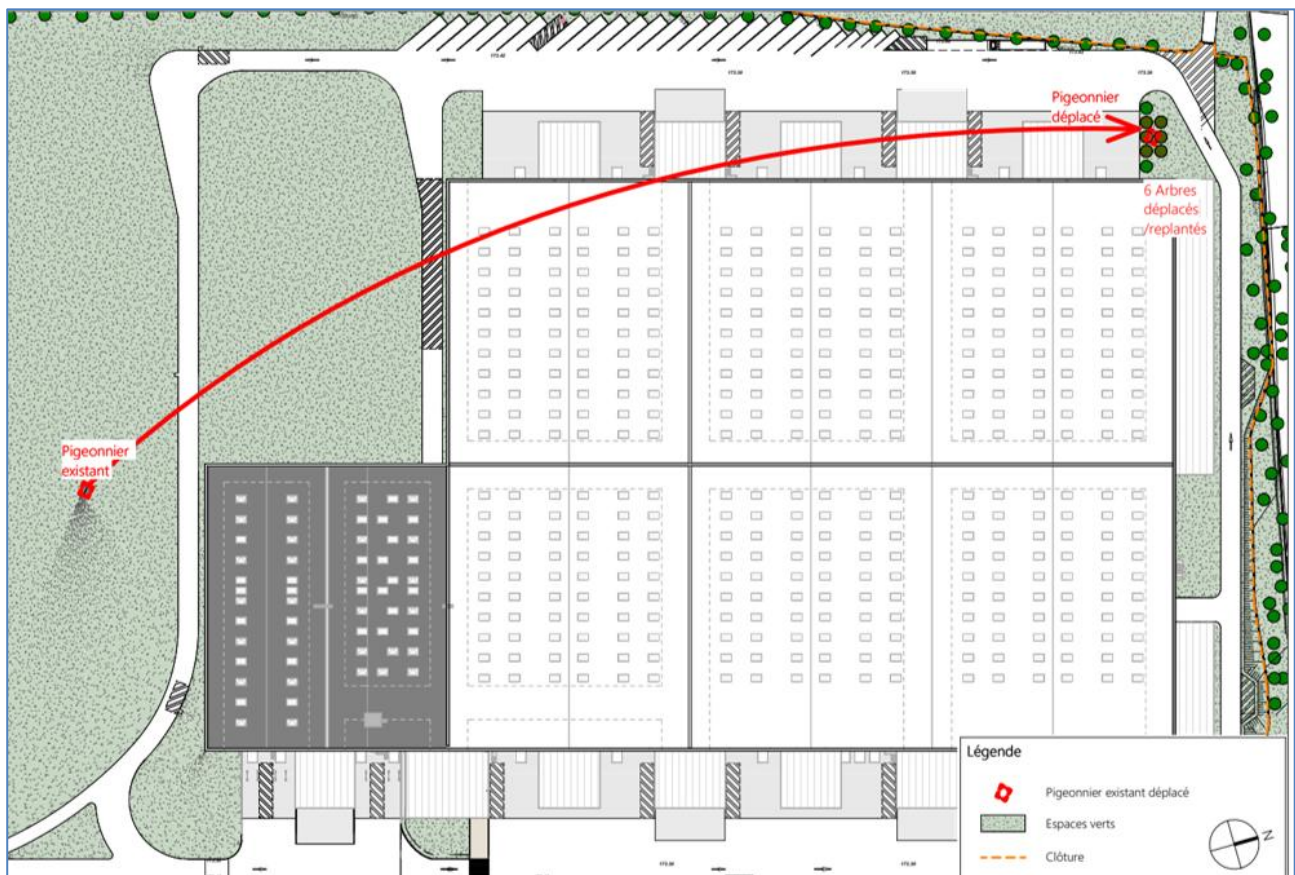


Figure 17 : Zone de relocalisation du pigeonnier

La valorisation de ces mesures permet de réduire l'impact résiduel de modéré à négligeable.

4.4.4.5 Modalités de suivi des mesures

Les modalités de suivi de la mesure de translocation du pigeonnier sont prises en compte au sein des mesures MRT02 et MRT03 du Dossier Espèces Protégées.

5. EVALUATION DES IMPACTS ET MESURES ERC EN PHASE D'EXPLOITATION

Ce chapitre a pour objectif de décrire et d'évaluer les incidences notables du projet (directes, indirectes, positives, négatives, temporaires et permanentes) sur les différents facteurs environnementaux durant la phase d'exploitation.

L'exploitation des installations projetées sera réalisée par DAHER.

5.1 IMPACTS ET MESURES SUR LES MILIEUX NATURELS

5.1.1 Impacts et mesures sur la biodiversité

5.1.1.1 Situation actuelle

Au regard de la biodiversité, la situation actuelle au droit du projet est présentée au §3.1.3 et au sein de l'annexe PJ4.4 « Dérogation Espèces Protégées ».

5.1.1.2 Impacts bruts sur la biodiversité

La phase exploitation intervenant après la phase d'aménagement, les impacts bruts sont liés à la persistance des impacts résiduels de la phase aménagement. Dès lors les impacts de la phase d'exploitation sont traités au sein du §4.1.1.2.

5.1.1.3 Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement

La liste des mesures de réduction prévues durant la phase exploitation du projet est présentée ci-dessous.

Type de mesure	Numéro de la mesure	Nom de la mesure
Réduction	MRE01	Mise en place d'un éclairage raisonné
	MRE02	Aménagement des bassins d'eaux pluviales à destination de la faune

Tableau 17 : Mesures de réduction prévues en phase chantier

5.1.1.4 Espèces présentant des impacts résiduels non négligeables et devant faire l'objet de la démarche dérogatoire

Les espèces objets de la dérogation Espèces Protégées sont présentées au §4.1.1.4.

5.1.1.5 Mesures de compensation

Les mesures de compensation prévues dans le cadre de la phase aménagement et présentées au sein du §4.1.1.5 seront également bénéfiques pour la phase exploitation.

5.1.2 Impacts et mesures sur les Zones Humides

5.1.2.1 Situation actuelle

Au regard des Zones Humides, la situation actuelle au droit du projet est présentée au §3.1.3.2.

5.1.2.2 Evolution liée au projet

Dans le cadre du projet, une étude de fonctionnalité des Zones Humides localisées au sud et à l'est a été réalisée par GINGER en mars 2026.

D'un point de vue topographique, la carte ci-dessous permet de présenter les écoulements préférentiels au niveau des Zones Humides localisées à l'est et au sud du projet et aux alentours.

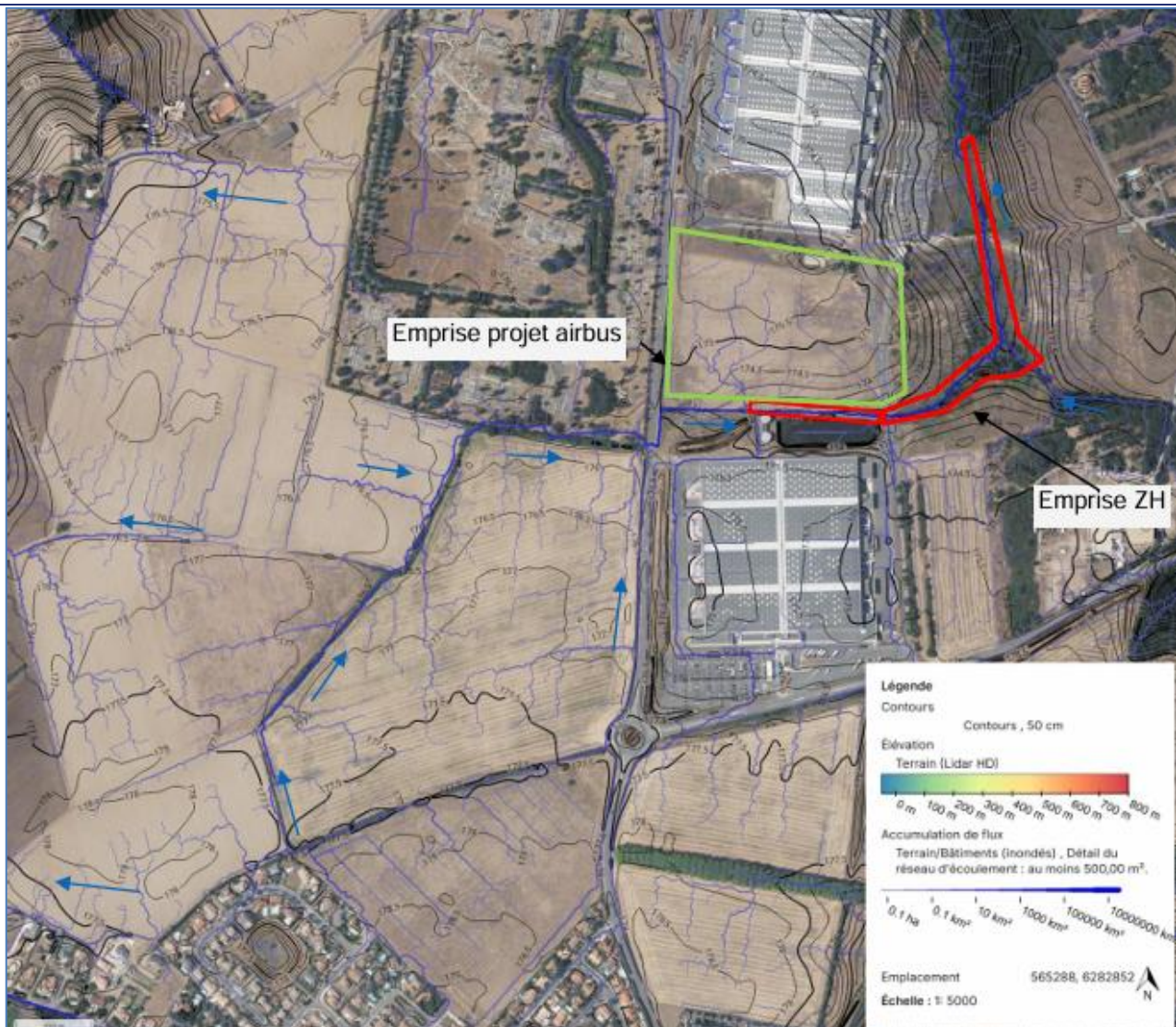


Figure 18 : Ecoulements préférentiels au droit du site (source : SCALGO Live, base Lidar HD)

5.1.2.3 Incidences brutes sur les Zones Humides

Les Zones Humides au sud et à l'est sont alimentées par les eaux de surface, mais également par les eaux souterraines en période de hautes eaux. Le projet interceptant les écoulements superficiels de surface, ils sont gérés via un dispositif de gestion des eaux pluviales qui prévoit une gestion à débit régulé et un rejet dans le milieu naturel en aval de la Zone Humide sud. Les eaux souterraines en période de hautes eaux participent également à l'alimentation de ces Zones Humides.

Seules l'évapotranspiration et l'infiltration des petites pluies dans les bassins de gestion des eaux pluviales auront un léger impact sur l'alimentation de la zone humide est, qu'il faut relativiser par rapport à la superficie du bassin versant.

La réduction des écoulements au sud des parcelles de l'extension, entrainera une réduction de l'alimentation en eau superficielle de la zone humide localisée au sud. Cet impact est considéré comme faible du fait de la faible superficie (8%) de bassin versant impactée et de l'alimentation complémentaire de cette zone humide par les eaux souterraines.

L'impact du projet sur l'alimentation de la zone humide localisée à l'est est négligeable à faible dans la mesure où l'alimentation de celle-ci ne sera à ce stade que très peu perturbée.

5.1.2.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Les dispositifs de gestion des eaux pluviales sont présentés au §5.2.2.1.1.

La valorisation de ces mesures permet de réduire l'impact de faible à négligeable sur la Zone Humide localisée à l'est.

5.1.2.5 Modalités de suivi des mesures

Les modalités de suivis présentées au §5.2.2.4 sont applicables.

5.1.3 Impacts sur les sites Natura 2000

5.1.3.1 Situation actuelle

Au regard des sites Natura 2000, la situation actuelle au droit du projet est présentée au §**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

5.1.3.2 Evolution liée au projet

L'analyse détaillée des impacts du projet en phase d'exploitation est présentée au sein de **l'annexe PJ4.12.**

5.1.3.3 Impacts bruts sur les sites Natura 2000

En phase exploitation, les incidences brutes identifiées sont faibles à modérées notamment sur les oiseaux et les chiroptères pour lesquels le projet entrainera la destruction d'une surface d'habitats de chasse.

5.1.3.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Dans le cadre du projet, des mesures d'évitement et de réduction seront mises en place en phase d'exploitation comme définies au §5.1.2.4.

Les incidences résiduelles du projet d'extension de la plateforme logistique Airlog II sur les espèces d'intérêt communautaire citées aux FSD des zones Natura 2000 (ZPS FR7312014 et ZSC FR7301822) situées à environ 5 km du site de projet sont donc négligeables pour l'ensemble des espèces concernées.

5.1.3.5 Modalités de suivi des mesures

Le suivi des mesures en phase d'exploitation est présenté au §**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

5.2 IMPACTS ET MESURES SUR LES MILIEUX PHYSIQUES

5.2.1 Impacts et mesures sur les terres, les sols et sous-sol

5.2.1.1 Evolution liée au projet

L'activité des sites Airlog I et II, en fonctionnement normal, présente peu de risque de pollution des sols. Une pollution accidentelle du sol ne peut être due qu'à une pollution des eaux par des produits dangereux.

La majorité des produits stockés ne présente pas de danger pour l'environnement à l'exception des produits qui présentent des mentions de danger selon le classement CLP, notamment les produits dangereux pour l'environnement.

Ces produits sont localisés sur rétention au sein de la cellule 7b (existante) et des locaux de matières dangereuses (dont un créé avec le projet).

En fonctionnement normal, les nouvelles cellules du site Airlog II ne seront à l'origine d'aucun rejet dans les sols et sous-sol.

5.2.1.2 Impacts sur les terres, les sols et sous-sol

En phase d'exploitation, aucun impact n'est attendu sur les terres, les sols et le sous-sol

5.2.1.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Aucune mesure d'évitement, de réduction, d'accompagnement ou de compensation n'est prévue en phase d'exploitation.

En l'absence de mesures, l'impact résiduel n'est pas modifié.

5.2.1.4 Modalités de suivi des mesures

Aucun suivi des mesures n'est prévu en phase d'exploitation.

5.2.2 Impacts et mesures sur les eaux superficielles

5.2.2.1 Evolution liée au projet

Les effluents liquides issus du projet seront similaires à l'existant :

- α les eaux de ruissellement de toitures, non polluées ;
- α les eaux de ruissellement de voiries, susceptibles d'être polluées (hydrocarbures, matières en suspension) ;
- α les eaux usées domestiques provenant des sanitaires du site.

5.2.2.1.1 Eaux pluviales

La conception du réseau d'eaux pluviales de l'extension prévoit de séparer les eaux pluviales non souillées de celles susceptibles d'être souillées.

L'augmentation des surfaces imperméabilisées nécessitera une augmentation de la capacité de rétention du site Airlog II, le bassin existant ayant été dimensionné initialement pour 8 cellules. Les eaux pluviales de toitures de la cellule 8 sont rejetées au réseau existant.

Le principe de gestion des eaux pluviales est présenté ci-dessous.

- α **Les eaux de toitures** sont dirigées vers un premier bassin de 365 m³ dédié à l'infiltration des pluies courantes (10 mm). En cas de débordement, un trop-plein alimente un bassin de rétention aérien de 1 285 m³ permettant un stockage temporaire avant rejet au milieu naturel à débit régulé (10 l/s/ha), avec une surverse de sécurité dimensionnée pour des événements plus exceptionnels, vers le milieu naturel.
- α **Les eaux de voiries** et quais sont quant à elles collectées par un **réseau surdimensionné** (Ø2000 mm) assurant un stockage avant un **poste de relevage limitant le débit de fuite** (à 10L/s/ha).

Les eaux pluviales transitent ensuite par un séparateur à hydrocarbures (avec bypass) avant d'être dirigées vers un bassin d'infiltration de 231 m³ afin d'infiltrer les petites pluies (10mm). Une surverse permet enfin un rejet maîtrisé vers le milieu naturel, au-delà des pluies courantes. Il est prévu la mise en œuvre d'une membrane dépolluante afin de pallier la présence d'un fond d'ouvrage à moins de 1.00m des niveaux des Eaux Fréquentes.

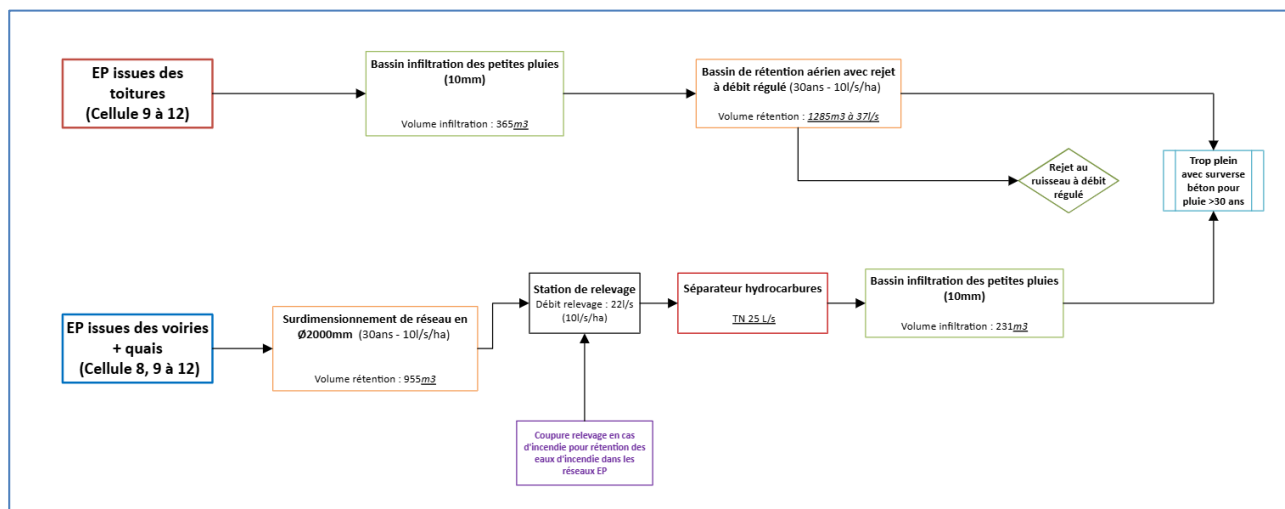


Figure 19 : Schéma de principe du fonctionnement du réseau d'eaux pluviales

Les raccordements au milieu naturel se feront avec des surverses et/ou exutoires aménagés en galets permettant de diriger les eaux vers le ruisseau existant sans endommager le milieu naturel. Les bassins seront renappés de terre végétale et engazonnés pour assurer leurs intégrations paysagères.

En cas d'épisodes pluvieux exceptionnels (période de retour supérieure à 30 ans), des surverses réalisées avec un muret béton en partie haute de l'ouvrage, permettront l'évacuation vers le milieu naturel.

La localisation de ces bassins est présentée ci-dessous.

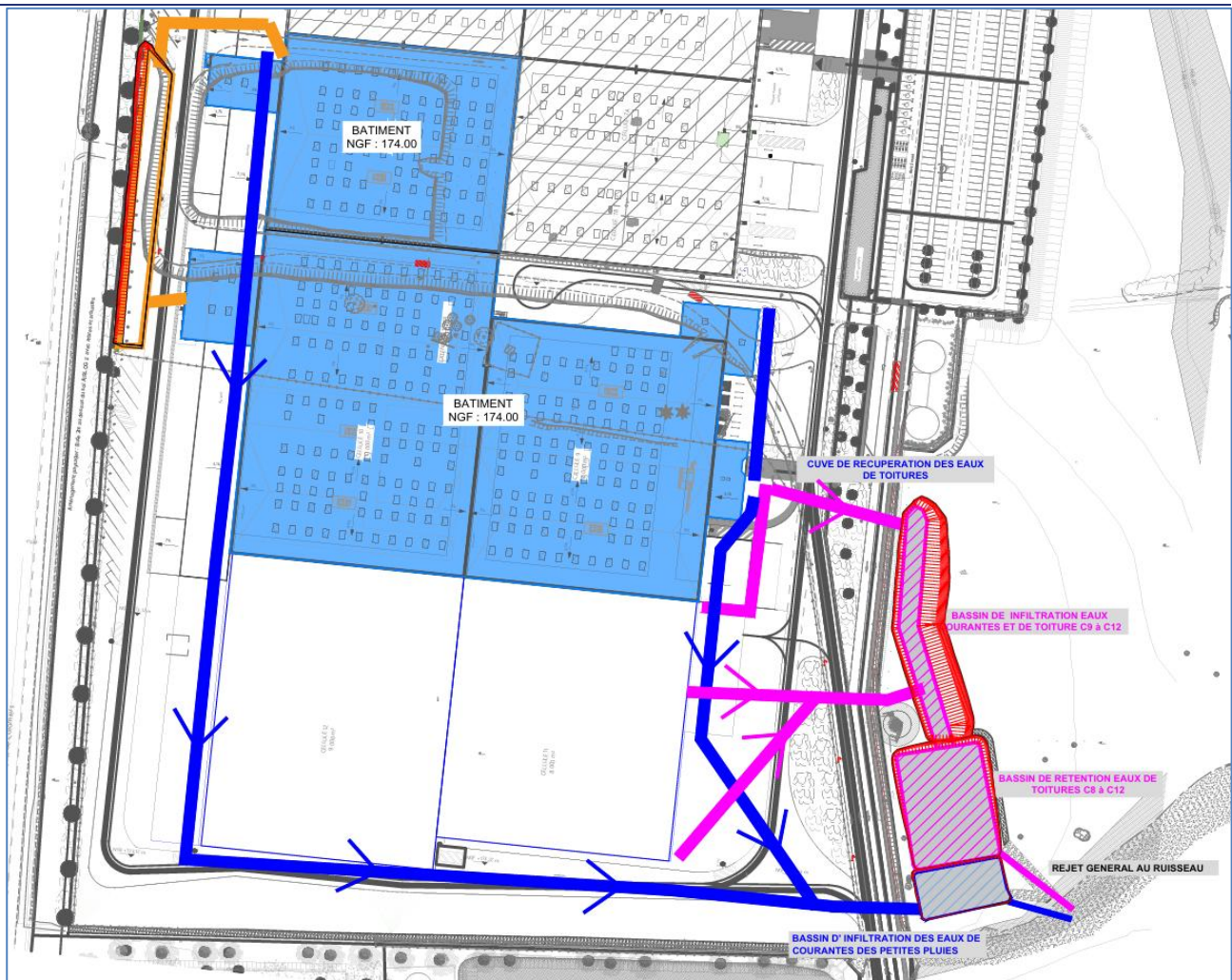


Figure 20 : Localisation des bassins de gestion des eaux pluviales en situation projetée

5.2.2.1.2 Eaux usées

En situation projetée, le projet entraînera une augmentation de rejets d'eaux usées du site en raison de l'évolution de l'effectif. Cette augmentation est limitée à 2 340 m³/an. En situation projetée, le volume d'eaux usées en provenance des sites Airlog I et Airlog II sera de 8 380 m³/an.

Les canalisations du réseau d'eaux usées des nouvelles cellules ont été dimensionnées pour un débit de 30 m³/h. Le débit réel des eaux usées pour l'ensemble des nouvelles cellules est d'environ 11 m³/j soit 0,8 m³/h pour une durée de fonctionnement de 14 heures journalières.

5.2.2.1.3 Eaux d'extinction incendie

Le confinement des eaux d'extinction incendie sera réalisé successivement au sein des cellules, au niveau de la zone de quais et au sein des canalisations d'eaux pluviales (disposant d'un système d'obturation)

La gestion des eaux d'extinction incendie du nouveau local matières dangereuses sera réalisée au niveau d'un bassin de rétention doté d'une géomembrane. La capacité de cette rétention est de 900 m³.

5.2.2.2 Impacts bruts sur les eaux superficielles

Les imperméabilisations supplémentaires en lien avec le projet entraînent une augmentation du débit d'eaux pluviales intercepté par le projet et rejeté dans le milieu naturel.

L'impact brut du projet sur l'état quantitatif des eaux superficielles est jugé modéré.

Le projet est localisé sur des sols étanches disposant de système de collecte des eaux pluviales. Une séparation des réseaux d'eaux pluviales est mise en œuvre pour distinguer les eaux pluviales non souillées

de celles des voiries susceptibles de l'être. Les eaux pluviales de voiries sont traitées par un séparateur hydrocarbures avant d'être rejetées dans un bassin de régulation non étanche.

Les eaux pluviales infiltrées ou rejetées dans le milieu naturel ne sont pas considérées comme polluées. Les produits mis en œuvre en situation projetée sont identiques à ceux utilisés en situation actuelle. Dès lors, le projet n'est pas de nature à impacter la qualité des eaux superficielles du site.

Au regard de la nature du projet, aucun impact sur l'état qualitatif des eaux superficielles n'est attendu en phase d'exploitation.

5.2.2.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Les bassins d'infiltration et le séparateur hydrocarbures associé ont été dimensionnés pour prendre en compte les imperméabilisations liées au projet. En situation accidentelle, le réseau de collecte des eaux pluviales du site dispose de vannes martellières qui se ferment automatiquement au déclenchement du système de sprinklage pour éviter l'atteinte au milieu naturel.

En cas d'incendie dans l'une des cellules de l'extension, les eaux d'extinction incendie générées pourront être confinées sur site.

La station d'épuration d'Aussonnelle est dimensionnée pour absorber l'augmentation du volume d'eaux usées générées par le projet.

La valorisation de ces mesures permet de réduire l'impact résiduel de modéré à négligeable.

5.2.2.4 Modalités de suivi des mesures

Les eaux de ruissellement seront également analysées deux fois par an pour contrôler les pH, la conductivité, la température, les matières en suspension, la Demande Chimique en Oxygène, et l'indice hydrocarbures. De même, les séparateurs d'hydrocarbures du site seront contrôlés régulièrement.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales feront l'objet de mesures de suivi et d'entretien, conformément aux exigences de la doctrine Loi sur l'eau de la Haute-Garonne.

5.2.3 Impacts et mesures sur les eaux souterraines

5.2.3.1 Evolution liée au projet

Le drainage modifié, présenté au §4.4.1.1 permettra d'éviter l'accumulation d'eau au niveau des quais de l'extension. Le débit de drainage autorisé ne sera pas modifié. Le point de rejet des eaux de drainage dans le milieu naturel à l'est du site ne sera pas modifié.

Les eaux pluviales seront collectées avant d'être rejetées dans le milieu naturel par infiltration ou directement dans le ruisseau attenant.

5.2.3.2 Impacts bruts sur les eaux souterraines

Au regard de la nature du projet, aucun impact sur les eaux souterraines n'est attendu en phase d'exploitation.

5.2.3.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Les réseaux d'eaux pluviales seront conçus de manière à séparer les eaux pluviales non souillées de celles susceptibles d'être souillées. Les eaux susceptibles d'être polluées seront traitées au moyen d'un séparateur hydrocarbures avant d'être rejetées dans un bassin de régulation non étanche. En situation accidentelle, le réseau de collecte des eaux pluviales du site dispose de vannes martellières pour éviter l'atteinte au milieu naturel.

Au regard des mesures, l'impact résiduel du projet n'est pas modifié.

5.2.3.4 Modalités de suivi des mesures

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

- α pH in situ ;
- α Conductivité in situ ;
- α Températures in situ ;
- α Matières en suspension (MES) ;
- α Demande Chimique en Oxygène (DCO) ;
- α Indice hydrocarbures ;
- α Présence de métaux dissous (Fer, Titane, Chrome).

Les séparateurs d'hydrocarbures du site seront contrôlés régulièrement.

Les installations de prélèvements des eaux souterraines seront équipées de manière à afficher en permanence les mesures du volume d'eau prélevé. Un compteur volumétrique sans remise à zéro ou un équivalent apportant le même niveau de précision sera installé sur l'installation de prélèvement.

5.2.4 Impacts et mesures sur l'air et le climat

5.2.4.1 Situation actuelle

En situation actuelle, les principales sources de pollutions atmosphériques des sites Airlog I et II sont :

- α des polluants atmosphériques (CO₂, NO_x, PM₁₀) provenant des émissions engendrées par le trafic poids lourds lié au transport logistique, par le trafic poids lourds lié au transport des déchets et par le trafic de véhicules légers domicile-travail des salariés de Airlog I et II ;
- α les gaz de combustion issus des dispositifs de chauffage ;
- α les émissions de polluants atmosphériques (CO₂) en lien avec la consommation d'énergies des installations ;
- α les émissions d'hydrogène liées aux zones de charges (quantités négligeables non prises en compte dans la suite de l'étude).

5.2.4.2 Evolution liée au projet

Le volume des activités émettrices (trafic) sera augmenté sans modifier la nature des émissions du site. La régulation de température des nouvelles cellules sera assurée par des Roof-top électriques. Dès lors, le projet ne sera pas à l'origine d'émissions de gaz de combustion liées aux dispositifs de chauffage.

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

- α De dioxyde de carbone (CO₂) ;
- α D'oxydes d'azote (NO_x) ;
- α De particules fines (PM₁₀).

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

Poste émetteur	CO ₂ (tCO ₂ eq)		NO _x (t)		PM ₁₀ (t)	
	Actuel	Futur	Actuel	Futur	Actuel	Futur
Trafic PL (logistique)	77	28	0,18	0,19	2,50E-04	2,60E-04
Trafic VL (domicile-travail)	541	464,5	1,24	1,81	0,006	0,008
Trafic transport des déchets	1,39	2,16	0,001	0,002	1,90E-06	3,00E-06

Poste émetteur	CO2 (tCO2 eq)		NOx (t)		PM10 (t)	
	Actuel	Futur	Actuel	Futur	Actuel	Futur
Installations de combustion	11,4	11,4	0,003	0,003	/	/
Consommation d'énergies	176,4	257,1	/	/	/	/
Total	807,2	763,2	1,42	2,01	6,25E-03	8,26E-03
Evolution	-6%		+40%		+32%	

Tableau 18 : Synthèse des émissions atmosphériques en phase d'exploitation

5.2.4.3 Impacts bruts sur l'air

En phase d'exploitation, le site sera à l'origine de rejets de CO₂, de NOx, de particules fines en lien avec le trafic salarié, logistique et déchets.

Afin d'évaluer les concentrations des polluants atmosphériques généraux émis durant la phase exploitation, sur une portion de la route M63e, une dispersion atmosphérique des polluants est réalisée avec le logiciel ADMS.

Les concentrations maximales calculées sont très inférieures aux valeurs de référence définies dans l'article R.221-1 du Code de l'environnement. Dès lors, le projet en phase d'exploitation a un impact brut négligeable à faible sur la qualité de l'air.

En dépit d'une augmentation des émissions de NOx (+40 %) et de particules fines (+32 %) liée à la hausse globale du nombre de véhicules en circulation, l'impact environnemental reste localisé et compatible avec les objectifs de qualité de l'air de la zone. L'impact brut du projet sur la qualité de l'air est négligeable au regard des enjeux de santé publique et de l'état initial du site.

5.2.4.4 Impacts bruts sur le climat

Le projet dans sa phase d'exploitation est à l'origine de 763 t de CO₂eq par an.

Dès lors, les émissions du site en situation projetée représentent uniquement 0,01 % des émissions de GES évaluées en Haute-Garonne en 2021.

Compte tenu des quantités émises par le fonctionnement des installations du site, ces émissions n'auront pas d'impacts bruts significatifs sur le climat.

5.2.4.4.1 Vulnérabilité du projet au changement climatique

Compte-tenu de ses activités (absence de procédé utilisant de l'eau) et de son implantation, le projet de DAHER est peu sensible à ces phénomènes à l'exception des événements de sécheresse qui peuvent entraîner des dommages sur les ouvrages.

5.2.4.5 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Les nouvelles cellules seront équipées de Roof-top entièrement électriques. Au regard de la consommation de gaz actuelle pour le chauffage du site Airlog II, cette mesure permet une réduction des émissions de CO₂ liées au chauffage des nouvelles cellules de 11,1 tonnes par an.

Dans un objectif de réduction des émissions liées aux chaînes d'assemblage AIRBUS, le projet et les modifications des trajets logistiques permettent une organisation du stockage logistique au plus près de la chaîne d'assemblage. À partir de 2026, à l'exception des véhicules de 20 tonnes qui ne sont pas compatibles, la totalité de la flotte logistique (poids lourds de 40 t) sera modernisée pour passer au biocarburant HVO.

La valorisation de ces mesures ne permet pas de réduire l'impact résiduel du projet.

5.2.4.6 Modalités de suivi des mesures

Concernant les émissions atmosphériques de la plateforme logistique, Airbus Operations et DAHER collaborent régulièrement, notamment lors des échanges ci-dessous :

- α Réunion trimestrielle depuis 2022 sur les consommations, les émissions et les projets liés à la plateforme logistique ;
- α Gouvernance Meeting semestriel sur l'aspect environnement depuis 2022 ;
- α Points réguliers sur des aspects techniques.

5.3 IMPACTS ET MESURES SUR LA POPULATION

5.3.1 Impacts et mesures sur le bruit

5.3.1.1 Situation actuelle

Au regard du bruit, la situation actuelle du site Airlog II est présentée au § 3.1.2.

5.3.1.2 Evolution liée au projet

La principale activité génératrice de bruit en fonctionnement normal sur le site concerne le trafic lié à l'activité logistique du site. Toutefois, le niveau de bruit associé à cette activité n'évoluera pas de manière notable, le trafic logistique passant de 29 camions actuellement à 33 camions à terme par jour. Le site est couvert par le Plan de Prévention du Bruit 2018-2023 de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, approuvé par l'arrêté préfectoral du 04 octobre 2022. Des mesures permettant de respecter les exigences seront mises en place. La commune de Cornebarrieu est également concernée par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) lié aux infrastructures de transport 2024-2029 mené par Toulouse Métropole et dont la consultation publique a eu lieu entre septembre et novembre 2024. Ce PPBE est toujours en cours d'élaboration.

Les Roof-top installés dans le cadre du projet seront susceptibles de générer des émissions sonores perceptibles au-delà des limites de site. Le trafic supplémentaire généré par l'activité du site sera susceptible d'influer sur les niveaux sonores en limite de propriété et sur les émergences en ZER et le long de la M63e et du barreau routier. Néanmoins ce trafic supplémentaire sera limité au regard du trafic déjà généré par les sites Airlog I et Airlog II et de la circulation existante sur les voies à proximité.

Le plan de masse ci-dessous présente les équipements en toiture, pour l'existant et le projet d'extension (en vert).

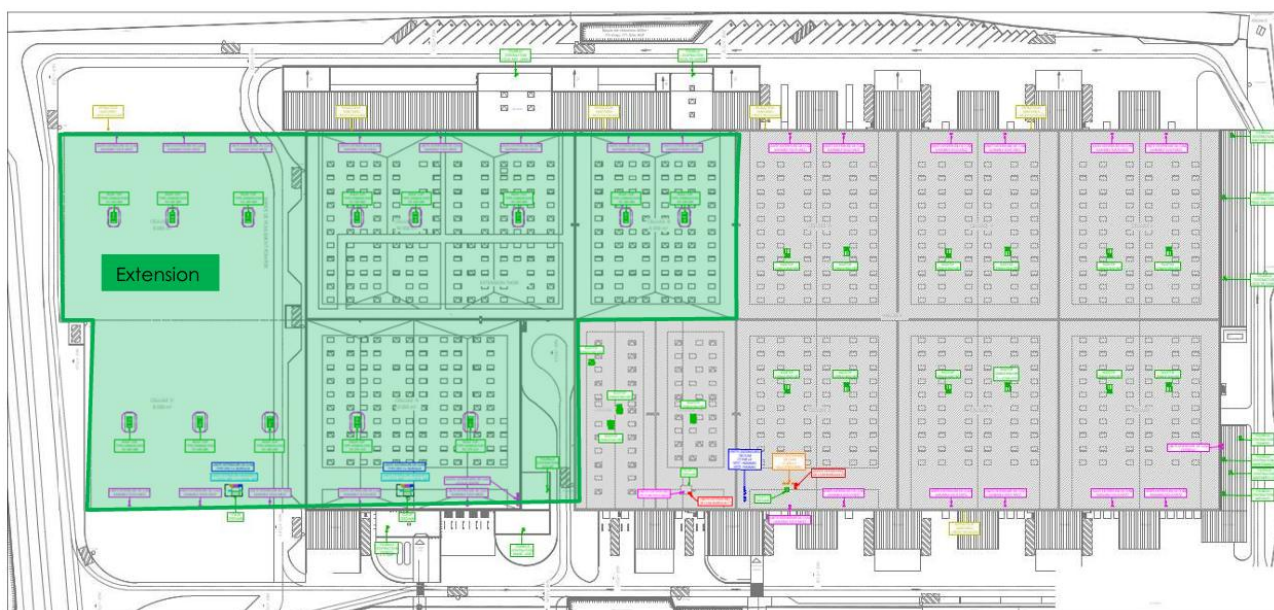


Figure 21 : Equipements en toiture du site Airlog II actuel et projeté

5.3.1.3 Incidences sur le bruit

La cartographie suivante présente l'impact sonore futur lié au projet, incluant la contribution des futures sources de bruit. L'ensemble des équipements est considéré comme fonctionnant simultanément à 100 %, à l'exception des Roof-top de l'extension, qui fonctionnent à 80 %. Les CTA de l'extension sont équipées de pièges à son sur les réseaux de rejet et d'air neuf.



Figure 22 : Impact sonore futur évalué pour le projet

Les niveaux sonores en limite de propriété sont compris entre 32 et 51dB(A). Les limites réglementaires de 60 dB(A) en période nocturne sont respectées. Les niveaux sonores générés par les équipements du site existant et de l'extension n'excèdent pas 32dB(A) dans les zones de voisinage jugées les plus sensibles en période nocturne.

Dès lors, l'impact sonore du projet est considéré comme négligeable à faible.

5.3.1.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

La modélisation des émissions acoustiques du projet intègre des mesures de réduction du bruit : pièges à son sur les réseaux de rejet et d'air neuf.

Dès lors, l'impact résiduel du projet n'est pas modifié.

5.3.1.5 Modalités de suivi des mesures

Aucun suivi n'est prévu en phase d'exploitation à l'exception de l'entretien des pièges à son.

5.3.2 Impacts et mesures sur les déchets

5.3.2.1 Evolution liée au projet

α En situation projetée, les déchets générés seront de même nature qu'en situation actuelle. Le projet entraînera une augmentation proportionnelle de la quantité de déchets générés par les activités de DAHER : Déchets industriels non dangereux (DIND), en quantités relativement importantes. Une grande partie de ces déchets est constituée par du papier, du carton et du bois qui sont valorisés.

Situation actuelle

900 t



Situation future

1 411 t

α Déchets dangereux (DD), en petite quantité. Il s'agit des boues provenant du séparateur d'hydrocarbures, des batteries usagées des chariots élévateurs, des huiles usées et des produits inflammables défectueux ou périmés présents dans la cellule 7b et dans le local matières dangereuses.

Situation actuelle

54 t



Situation future

79 t

5.3.2.1.1 Elimination et valorisation des déchets

Le projet ne sera pas susceptible de modifier la nature des déchets générés actuellement par les sites Airlog I et Airlog II et ne modifiera pas les filières de traitement identifiées en situation actuelle.

5.3.2.2 Impacts bruts sur les déchets

Le projet sera à l'origine d'une augmentation des déchets générés par le site sans modification de la typologie des déchets par rapport à a situation actuelle.

Dès lors, l'impact brut du projet sur les déchets est considéré comme faible.

5.3.2.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

La réduction de la production de déchets fait partie des objectifs high5+⁵ des sites Airbus.

Dans le cadre du projet, des mesures de réduction seront mises en œuvre :

α La sortie du statut de déchet permet à un matériau recyclé ou valorisé de cesser d'être considéré comme un déchet et de devenir une matière première secondaire ou un sous-produit. Dans le cadre d'Airlog II, la sortie du statut déchet concerne le papier carton et le bois classé A⁶ ;

α L'arrêt progressif de l'utilisation de cartons jetables pour le transport de produits logistiques pour l'utilisation de caisses en plastiques réutilisables.

Dès lors, l'impact résiduel du projet reste faible.

5.3.2.4 Modalités de suivi des mesures

Le suivi des déchets est intégré aux objectifs high5+.

5.3.3 Impacts et mesures sur les vibrations, les odeurs, la lumière, la chaleur, la radiation

5.3.3.1 Situation actuelle

En situation actuelle, le site Airlog II n'est à pas l'origine de chaleurs, d'odeurs, de radiations ou de vibrations perceptibles en dehors des limites de site.

⁵ Démarches et objectifs de qualité environnementale des sites Airbus.

⁶ Bois vierge, non traité.

5.3.3.2 Evolution liée au projet

5.3.3.2.1 *La lumière*

Les émissions lumineuses seront limitées à l'éclairage des accès aux cellules et aux parkings durant les horaires de fonctionnement de l'installation. En semaine, le site Airlog II fonctionnera en continu. Durant la période VSD, le site fonctionnera uniquement de 6h à minuit.

Durant la période hivernale et lors des périodes de baisses de luminosité, des éclairages pourront être activés en journée pour des raisons de sécurité.

L'éclairage actuel du site sera complété au besoin.

5.3.3.2.2 *La chaleur*

Aucun équipement ou activité ne sera à l'origine de générations thermiques perceptibles au-delà des limites du site.

5.3.3.2.3 *Les odeurs*

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

5.3.3.2.4 *Les radiations*

Aucun équipement ou activité ne sera à l'origine de rayonnements perceptibles au-delà des limites du site.

5.3.3.2.5 *Les vibrations*

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

5.3.3.3 Impacts sur les vibrations, les odeurs, la lumière, la chaleur, la radiation

5.3.3.3.1 *La lumière*

L'analyse de l'incidence des émissions lumineuses est jugée non pertinente (sans impact).

5.3.3.3.2 *La chaleur*

L'analyse de l'incidence des émissions thermiques est jugée non pertinente (sans impact).

5.3.3.3.3 *Les odeurs*

L'analyse de l'incidence des émissions odorantes est jugée non pertinente (sans impact).

5.3.3.3.4 *La radiation*

L'analyse de l'incidence des émissions radiatives est jugée non pertinente (sans impact).

5.3.3.3.5 *Les vibrations*

L'analyse de l'incidence des vibrations est jugée non pertinente (sans impact).

5.3.3.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Des mesures de gestion raisonnée de l'éclairage sont indiquées au sein de la mesure MRE01.

Aucune mesure d'évitement, de réduction, d'accompagnement ou de compensation n'est prévue en phase d'exploitation concernant la chaleur, les odeurs, les vibrations et les radiations.

5.3.3.5 Modalités de suivi des mesures

En l'absence de mesure, aucun suivi n'est prévu en phase d'exploitation.

5.3.4 Impacts et mesures sur la santé humaine

5.3.4.1 Evolution liée au projet

Les nuisances associées aux gênes occasionnées durant l'exploitation des installations projetées sont présentées ci-dessous :

- α le trafic automobile/logistique supplémentaire ;
- α les nuisances sonores et vibratoires ;
- α les déchets générés.

Ces émissions et nuisances viendront se cumuler avec celles associées au fonctionnement des installations existantes Airlog I et Airlog II.

5.3.4.2 Impacts bruts sur la santé humaine

L'implantation du projet en milieu industriel, couplée à un éloignement des habitations les plus proches (200 m au nord et à l'est), limite l'exposition de la population aux émissions et nuisances de la phase d'exploitation.

L'impact du projet sur la santé humaine en phase d'exploitation est jugé négligeable à faible.

5.3.4.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Aucune mesure d'évitement, de réduction, d'accompagnement ou de compensation n'est prévue en phase d'exploitation.

En l'absence de mesures, l'impact résiduel du projet n'est pas modifié.

5.3.4.4 Modalités de suivi des mesures

En l'absence de mesure, aucun suivi n'est prévu en phase d'exploitation.

5.4 IMPACTS ET MESURES SUR LES BIENS MATERIELS

5.4.1 Impacts et mesures sur l'utilisation des ressources naturelles

5.4.1.1 Evolution liée au projet

Le site Airlog II au travers d'un engagement entre DAHER et Airbus s'inscrit pleinement dans la stratégie environnementale high5+ des sites Airbus de Toulouse. Ce programme vise une réduction ambitieuse de l'empreinte environnementale industrielle à travers de piliers clés : la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la gestion optimisée de l'eau, la valorisation des déchets, et la réduction de la consommation d'énergie.

L'extension d'Airlog II concrétise ces ambitions par une conception favorisant la décarbonation (abandon du gaz) et la sobriété hydrique.

5.4.1.1.1 Consommation d'électricité

En situation projetée, l'extension du site sera à l'origine d'une augmentation de la consommation d'électricité de 1 416 MWh/an soit une augmentation de 42 % vis-à-vis de la situation actuelle.

5.4.1.1.2 Consommation d'eau

Le projet ne sera pas à l'origine de prélèvements supplémentaires dans les masses d'eaux souterraines et ne modifiera pas le débit de drainage de 18,7 m³/h, déjà autorisé pour le site Airlog II.

En situation projetée, la consommation d'eau potable du site Airlog II est de 3 700 m³ par an soit une augmentation de 95 % par rapport à la situation actuelle.

5.4.1.1.3 Consommation de gaz

Le chauffage et le rafraîchissement des nouvelles cellules seront assurés, par des pompes à chaleur « Roof-top » électriques. En situation projetée, le projet n'entraînera pas de consommation supplémentaire de gaz.

5.4.1.2 Impacts bruts sur les ressources naturelles

Le projet entrainera une augmentation de la consommation d'électricité et d'eau du site Airlog II. Dès lors, les impacts du projet sur les ressources naturelles utilisées par le site sont considérés faibles à modérés.

5.4.1.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

5.4.1.3.1 Réduction des consommations de gaz

Le chauffage des nouvelles cellules sera assuré par des Roof-top électriques. Cette solution permet de garantir que ces nouvelles cellules ne génèrent aucune consommation de gaz naturel

5.4.1.3.2 Réduction des consommations d'eau

Deux cuves de récupération des eaux pluviales de toiture de 30 m³ chacune seront aménagées au niveau des cellules 9 et 10. Ces cuves permettront l'alimentation des sanitaires et l'arrosage des espaces verts du site.

Le projet intègre également des équipements hydro-économes visant à réduire sa consommation d'eau :

- α Plaques de chasse d'eau double débit 3/6 L ;
- α Rinçage d'urinoir limité à 0,3 L/s ;
- α Robinets de lavabo électroniques réglables à 3 L/min ;
- α Mitigeurs d'évier avec aérateur ; ⇐ Douches temporisées à 6 L/min

5.4.1.3.3 Réduction des consommations d'énergie

Le site Airlog II fait partie du périmètre des objectifs high5+ Airbus avec pour objectif, en 2030, une réduction de 20 % l'énergie achetée (sur la base des consommations de 2015).

En 2025, Airbus lance un partenariat avec ENGIE Impact afin de construire sur ses principaux sites européens, dont Toulouse et Airlog, une stratégie de décarbonation structurée qui porte sur l'efficacité énergétique : notamment via des équipements les plus économes (refroidissement, chauffage, éclairage, ...).

5.4.1.3.4 Impacts résiduels sur les ressources naturelles

L'augmentation des prélèvements est une conséquence directe de la croissance de l'activité, mais elle est compensée par une gestion ambitieuse de la ressource. Le projet est compatible avec les objectifs high5+ en privilégiant l'électricité décarbonée et l'utilisation d'eaux non conventionnelles pour les besoins non potables. La sollicitation des réseaux publics reste proportionnée aux capacités territoriales sans impact négatif sur la disponibilité des ressources pour les tiers. Dès lors, les impacts résiduels du projet sur les ressources naturelles sont considérés comme faibles.

5.4.1.4 Modalités de suivi des mesures

Les consommations de la plateforme logistique font l'objet de réunions trimestrielles entre Airbus Operations et DAHER depuis 2019. L'atteinte des objectifs high5+ fera également l'objet d'un suivi.

Les projets environnements sont également suivis lors de ces réunions trimestrielles. Par ailleurs, les revues semestrielles de gouvernance entre DAHER et AIRBUS intègrent la revue des sujets environnementaux du site.

5.4.2 Impacts et mesures sur le trafic

5.4.2.1 Evolution liée au projet

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

- α Trafic lié à l'activité logistique de la plateforme Barquill ;
- α Trafic lié aux trajets domicile-travail des salariés ;
- α Trafic lié à l'évacuation des déchets du site.

Le site Airlog s'insère dans un secteur industriel dense où la route M63e supporte un trafic de 19 458 véhicules/jour (dont 4% de poids lourds). Le flux logistique actuel est fragmenté entre plusieurs sites externes (Easylog, POCT, Corlog), générant de nombreuses navettes inter-sites sur le réseau public.

En situation projetée, le trafic relatif aux activités de DAHER est réparti de la façon suivante :

Flux	Nombre de véhicules (situation actuelle)	Nombre de véhicules (situation projetée)
Trafic domicile-travail des salariés	Environ 598/j	Environ 1 046/j
Véhicules lourds pour le trafic logistique	Environ 7 540/an en provenance de Easylog, POCT et Corlog	Environ 8 580/an
Véhicules lourds pour l'évacuation des déchets	Environ 87/an en direction du C15	Environ 135/an en direction du C15

Tableau 19 : Caractérisation du trafic généré par les activités projetées

5.4.2.2 Impacts bruts sur le trafic

Au regard du trafic existant sur les axes routiers à proximité du site, le trafic de poids lourds engendré par les besoins logistiques représente 4,2 % du trafic existant de poids lourds de la M63e et le trafic salarié représente 5,6 % du trafic existant de véhicules légers.

En phase d'exploitation, l'impact brut attendu sur le trafic des axes routiers à proximité du site Airlog II est faible.

5.4.2.3 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Pour limiter l'impact du trafic lié au site, les mesures suivantes seront mises en place :

- α Mesure pour favoriser la mobilité douce : Pour limiter l'impact des véhicules légers, l'abri deux-roues est doublé (27 places) et la part modale du vélo est anticipée à 12% à l'horizon 2030, conformément aux orientations T5 de la Stratégie Nationale Bas-Carbone ;
- α Utilisation du barreau privé : L'usage intensif de la voirie interne Airbus entre le Barquill et les sites Henri Ziegler/Clément Ader permet d'éviter l'encombrement des axes publics et des rocares toulousaines.

La stratégie de centralisation logistique sur le site de Barquill agit comme une mesure de réduction intrinsèque : elle raccourcit les distances de transport et supprime les ruptures de charge inutiles. L'augmentation du trafic salarié est compensée par l'incitation aux modes actifs et la capacité d'absorption de la M63e. Globalement, le projet améliore l'efficacité du transport lié à la production Airbus sans saturer les infrastructures routières locales. Au regard de ces mesures, l'impact résiduel du projet sur le trafic reste faible.

5.4.2.4 Modalités de suivi des mesures

Le suivi de l'efficacité des mesures est réalisé au travers des revues périodiques entre DAHER et AIRBUS.

5.4.3 Impacts et mesures sur les paysages

5.4.3.1 Situation actuelle

Le paysage au droit du projet en situation actuelle est présenté au §3.1.6.2.

La plateforme logistique du Barquill est couverte par l'OrientatIon d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Barquill inscrite en annexe du PLUi-H de Toulouse Métropole.

5.4.3.2 *Evolution liée au projet*

En phase d'exploitation, les nouvelles cellules présenteront une hauteur d'environ 12 mètres pour une longueur d'environ 100 mètres.

Leur traitement architectural s'inscrit dans la continuité des bâtiments existants, afin d'assurer une cohérence d'ensemble.

Le projet sera conforme aux prescriptions de l'OAP du Barquill, intégrée au PLU-iH de Toulouse Métropole.

Le photomontage ci-dessous présente le projet en phase 1 (construction des cellules 8,9 et 10).



Figure 23 : Vue du projet en phase d'exploitation avec les mesures de réduction



Figure 24 : Perspective depuis la route M63e

5.4.3.3 Impacts bruts sur le paysage

L'environnement étant déjà de nature industrielle et logistique, l'ajout d'une extension de même nature ne modifie pas l'identité du site. Le projet ne crée pas d'opposition visuelle avec son environnement immédiat, il complète un ensemble déjà constitué. L'impact brut sur le paysage est donc qualifié de faible à négligeable, car le projet respecte les lignes de force du paysage actuel.

5.4.3.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Pour réduire l'impact du projet sur le paysage, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- α La toiture de la cellule 10 sera entièrement végétalisée, soit une surface d'environ 7 200 m² ;
- α Les façades du local de charge et du local MD seront végétalisées pour créer une continuité écologique et paysagère comme prescrit dans l'OAP en vigueur ;
- α Une haie arborée sera aménagée au niveau de la butte entre le site Airlog II et la route **M63e** à l'ouest du projet ;
- α Une haie arborée sera aménagée entre les sites Airlog I et Airlog II.

La valorisation de ces mesures permet de réduire l'impact résiduel de faible à négligeable.

5.4.3.5 Modalités de suivi des mesures

Les haies et les surfaces végétalisées feront l'objet d'un entretien. L'arrosage des façades végétalisées sera réalisé depuis le réseau d'eau potable ou depuis la cuve de récupération des eaux pluviales de toiture de la cellule 10.

5.4.4 Impacts et mesures sur le patrimoine culturel et archéologique

5.4.4.1 Situation actuelle

Le patrimoine culturel et archéologique présent au droit du projet en situation actuelle est présenté au § 3.1.6.3 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Aucun monument ou site classé n'est localisé au droit du site Airlog II.

5.4.4.2 Evolution liée au projet

Les atteintes potentielles sur le patrimoine sont traitées en phase d'aménagement au §0. En phase d'exploitation, aucune atteinte supplémentaire n'est attendue sur le patrimoine.

5.4.4.3 Impacts bruts sur le patrimoine archéologique et culturel

En phase d'exploitation le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine archéologique et culturel.

5.4.4.4 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation

Aucune mesure d'évitement, de réduction, d'accompagnement ou de compensation n'est prévue en phase d'exploitation.

En l'absence de mesures, l'impact résiduel du projet n'est pas modifié.

5.4.4.5 Modalités de suivi des mesures

En l'absence de mesures, aucun suivi n'est prévu en phase d'exploitation.

6. SYNTHÈSE DES IMPACTS DU PROJET ET DES MESURES MISES EN ŒUVRE

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

Les 4 niveaux d'impacts présentés sont les suivants :

Pas d'impact
Impact faible
Impact modéré
Impact fort

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

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

En phase chantier, l'ensemble des mesures seront réalisées par le porteur de projet selon un financement du Maître d'ouvrage défini dans une convention les liant. En phase d'exploitation les mesures seront pleinement portées par DAHER.

Thèmes	Etapas									
	Identification facteurs et sensibilité	Risques d'impact	Evaluation de l'impact avant application des mesures	Mesures d'évitement (E)	Evaluation de l'impact après évitement	Mesures de réduction (R)	Evaluation des impacts résiduels	Mesures de compensation (C)	Estimation des dépenses correspondantes	Conclusion de l'impact final
Population et santé humaine	Population, Santé humaine et bruit	Nuisances liées aux travaux d'aménagement	Impact négligeable à faible	Le chantier se déroulera en horaire normal (7h00-19h00) en jours ouvrés. Les engins utilisés durant les travaux répondront aux normes acoustiques/vibrations en vigueur	Impact négligeable	Utilisation de matériel TP limitant les vibrations	Impact négligeable	Pas nécessaires	/	Impact négligeable
		Nuisances liées au trafic automobile/logistique supplémentaire ; les nuisances sonores et vibratoires ; les déchets générés.	Impact négligeable à faible	Pas nécessaires	Impact négligeable à faible	Pièges à son sur les réseaux de rejet et d'air neuf	Impact négligeable à faible	Pas nécessaires	/	Impact négligeable à faible
Biodiversité	Espaces et sites naturels	Pollution accidentelle en phase chantier	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	/	Impact négligeable
		Pollution accidentelle en phase d'exploitation	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	/	Impact négligeable
	Faune	Un impact fort en phase chantier est à prévoir pour les trois espèces de reptiles et les 13 espèces d'oiseaux nicheuses probables à certaines sur la zone d'étude ((dérangements d'espèces et destructions accidentelles d'individus))	Impact fort	ME01	Impact fort	MRT01, MRT02, MRT03, MRT04, MRT05, MRT06, MRT07, MRT08, MRT09, MA01, MA02, MS01	Impact modéré	MC01, MC02, MC03, MC04, MC05, MAC01, MAC02, MAC03, MSC01	€€	Impact faible
		Un impact fort en phase exploitation est à prévoir pour les trois espèces de reptiles et les 13 espèces d'oiseaux nicheuses probables à certaines sur la zone d'étude ((dérangements	Impact fort	Pas d'évitement possible	Impact fort	MRE01, MRE02	Impact modéré	MC01, MC02, MC03, MC04, MC05, MAC01, MAC02, MAC03, MSC01	€€	Impact faible

Thèmes	Etapas									
	Identification facteurs et sensibilité	Risques d'impact	Evaluation de l'impact avant application des mesures	Mesures d'évitement (E)	Evaluation de l'impact après évitement	Mesures de réduction (R)	Evaluation des impacts résiduels	Mesures de compensation (C)	Estimation des dépenses correspondantes	Conclusion de l'impact final
		d'espèces et destructions accidentelles d'individus))								
	Flore	Aucune espèce protégée de plante n'a été observée sur l'aire d'étude. Aucun impact significatif du projet concernant ce taxon n'a donc été identifié.	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	/	Pas nécessaires
		Aucune espèce protégée de plante n'a été observée sur l'aire d'étude. Aucun impact significatif du projet concernant ce taxon n'a donc été identifié.	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	/	Impact négligeable
	Habitats/Continuités écologiques	Pour tous les groupes biologiques, les fonctionnalités écologiques seront très réduites au niveau de la zone projet.	Impact fort	ME01	Impact fort	MRT01, MRT02, MRT03, MRT04, MRT05, MRT06, MRT07, MRT08, MRT09, MA01, MA02, MS01	Impact modéré	MC01, MC02, MC03, MC04, MC05, MAC01, MAC02, MAC03, MSC01	€€	Impact faible
		Pour tous les groupes biologiques, les fonctionnalités écologiques seront très réduites au niveau de la zone projet.	Impact fort	Pas d'évitement possible	Impact fort	MRE01, MRE02	Impact modéré	MC01, MC02, MC03, MC04, MC05, MAC01, MAC02, MAC03, MSC01	€€	Impact faible
	Terres, sol, eau, air	En phase travaux, les projets nécessiteront des opérations de terrassement pour un volume de terres d'environ 105 000 m³.	Impact modéré	Pas d'évitement possible	Impact modéré	Dans le cadre des opérations de terrassement, une partie des terres sera réutilisée au niveau du projet.	Impact faible	Pas nécessaires	€€	Impact faible
		Pas d'impact attendu en phase d'exploitation	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	/	Impact négligeable
		Sols, sous-sols et eaux souterraines	Pollution accidentelle en phase chantier	Impact négligeable à faible	Charte Chantier Vert	Impact négligeable	Pas nécessaires	Pas nécessaires	/	Pas nécessaires

Thèmes	Etapas									
	Identification facteurs et sensibilité	Risques d'impact	Evaluation de l'impact avant application des mesures	Mesures d'évitement (E)	Evaluation de l'impact après évitement	Mesures de réduction (R)	Evaluation des impacts résiduels	Mesures de compensation (C)	Estimation des dépenses correspondantes	Conclusion de l'impact final
				Plan d'intervention en cas de pollution accidentelle						
		Pollution accidentelle en phase d'exploitation	Impact négligeable	Séparations des réseaux d'eaux pluviales de toiture et de voiries avec séparateur hydrocarbure pour les eaux de voiries Obturbateurs au niveau du réseau de collecte des eaux pluviales.	Impact négligeable	Pas nécessaires	Pas nécessaires	Pas nécessaires	/	Pas nécessaires
	Eau superficielle	Pollution accidentelle en phase chantier	Impact négligeable à faible	Charte Chantier Vert Plan d'intervention en cas de pollution accidentelle	Impact négligeable	Pas nécessaires	Pas nécessaires	Pas nécessaires	/	Pas nécessaires
		Augmentation du volume des eaux pluviales rejetées dans le milieu naturel Pas d'impact sur la qualité des eaux superficielles	Impact modéré	Réseau de collecte des eaux pluviales dédié à l'extension et dimensionné selon les prescriptions des services de l'Etat. Séparations des réseaux d'eaux pluviales de toiture et de voiries avec séparateur hydrocarbure pour les eaux de voiries Obturbateurs au niveau du réseau de collecte des eaux pluviales.	Impact négligeable	Mesures de réduction des consommations d'eau	Pas nécessaires	Mise en place de bassins d'infiltration/régulation	/	Pas nécessaires

Thèmes	Etapas									
	Identification facteurs et sensibilité	Risques d'impact	Evaluation de l'impact avant application des mesures	Mesures d'évitement (E)	Evaluation de l'impact après évitement	Mesures de réduction (R)	Evaluation des impacts résiduels	Mesures de compensation (C)	Estimation des dépenses correspondantes	Conclusion de l'impact final
	Air/Climat	En phase chantier les rejets atmosphériques (CO2, NOx et particules fines) liées au trafic poids lourds pour l'évacuation des terres excavées vers un centre de traitement adapté et au trafic lié à l'aménagement du site	Impact négligeable à faible	Pas d'évitement possible	Impact négligeable à faible	Mesures de réductions liées à la construction des cellules. Arrosages réguliers sur le sol pour limiter les envols de poussières. Dans le cadre des opérations de terrassement, une partie des terres sera réutilisée au niveau du projet.	Impact négligeable à faible	Pas nécessaires	€	Impact négligeable à faible
		En situation projetée, le volume des activités émettrices (trafic) sera augmenté sans modifier la nature des émissions du site.	Impact négligeable à faible	Pas d'évitement possible.	Impact négligeable à faible	Organisation du stockage logistique au plus près de la chaîne d'assemblage Roof-top électriques pour la régulation de température (chauffage et refroidissement)	Impact négligeable à faible	Pas nécessaires	€	Impact faible
Biens matériels, patrimoine culturel, paysage et des ressources naturelles	Biens matériels	Pas d'impact sur les biens matériels	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	/	Impact négligeable
		Pas d'impact sur les biens matériels	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	/	Impact négligeable
	Patrimoine culturel et archéologique et paysage	En phase d'aménagement, le pigeonnier sera impacté par la construction des cellules	Impact faible à modéré	Pas d'évitement possible	Impact faible à modéré	Translocation du pigeonnier Mesures MRT02 et MRT03	Impact négligeable	Pas nécessaires	Entre 60 k€ et 80 k€	Impact négligeable
		Impact attendu sur le paysage	Impact faible	Pas d'évitement possible	Impact faible	Végétalisation des parois de locaux Toiture cellule 10 végétalisée Butte arborée entre le projet et la route M63e	Impact négligeable	Pas nécessaires	/	Impact négligeable

Thèmes	Etapas									
	Identification facteurs et sensibilité	Risques d'impact	Evaluation de l'impact avant application des mesures	Mesures d'évitement (E)	Evaluation de l'impact après évitement	Mesures de réduction (R)	Evaluation des impacts résiduels	Mesures de compensation (C)	Estimation des dépenses correspondantes	Conclusion de l'impact final
						Haie entre les sites Airlog I et Airlog II				
	Utilisation des ressources naturelles	En phase d'aménagement, l'utilisation des ressources naturelles sera limitée	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	Impact négligeable	Pas nécessaires	/	Impact négligeable
		Augmentation de la consommation électrique et de la consommation d'eau en phase d'exploitation	Impact faible à modéré	Pas d'évitement possible	Impact faible à modéré	Deux cuves de récupération des eaux pluviales de toiture de 30 m³ pour l'arrosage des espaces verts et les sanitaires. Roof-top électriques pour la régulation de la température (chauffage et refroidissement) des nouvelles cellules (pas de consommation de gaz). Equipements hydro-économes visant à réduire la consommation d'eau.	Impact faible	Pas nécessaires	€	Impact faible
	Trafic	Le trafic routier sera modifié pendant la durée du chantier du fait : α de camions de chantier supplémentaires pour le transport de matériel, de fournitures, etc ; ⇒ 50 camions par jour en pointe durant la phase 1 ;	Impact faible	Pas d'évitement possible	Impact faible	Le trafic lié à l'évacuation des terres prendra en compte le trajet présentant le moins d'impacts.	Impact faible	Pas de compensation nécessaire	/	Impact faible

Thèmes	Etapas									
	Identification facteurs et sensibilité	Risques d'impact	Evaluation de l'impact avant application des mesures	Mesures d'évitement (E)	Evaluation de l'impact après évitement	Mesures de réduction (R)	Evaluation des impacts résiduels	Mesures de compensation (C)	Estimation des dépenses correspondantes	Conclusion de l'impact final
		⇒ 30 camions par jour en pointe durant la phase 2. α des véhicules lourds pour l'évacuation des terres en lien avec les opérations de terrassement : ⇒ 14 camions par jours durant la phase 1 ; ⇒ 5 camions par jours durant la phase 2.								
		En phase d'exploitation, augmentation du trafic salarié de 74 % et augmentation du trafic PL logistique de 13 %. Toutefois, les trajets logistiques sont très localisés autour du site.	Impact faible	Pas d'évitement possible	Impact faible	Pas de réduction possible	Impact faible	Pas de compensation nécessaire	/	Impact faible

Tableau 20 : Tableau de synthèse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) prévues et les estimations des dépenses correspondantes

L'analyse de l'état initial et l'évaluation des impacts ont permis d'identifier cinq enjeux environnementaux majeurs pour le projet : la biodiversité, la gestion des terres, la maîtrise des eaux superficielles, le trafic routier et la qualité de l'air.

Pour les thématiques relatives aux terres excavées, aux eaux superficielles, au trafic et à la qualité de l'air, l'application rigoureuse des mesures d'évitement et de réduction permet de contenir les incidences à un niveau faible, voire négligeable. En phase d'exploitation, l'optimisation des ressources (récupération des eaux de pluie, régulation de température via Roof-top électriques et la gestion séparative des réseaux d'eaux pluviales garantissent une insertion cohérente du site dans son environnement industriel.

Concernant la biodiversité, les impacts résiduels demeurent significatifs malgré les mesures d'évitement et de réduction déployées durant les phases de chantier et d'exploitation. Cette situation justifie la mise en œuvre de mesures de compensation indispensables pour traiter les impacts directs et indirects sur les espèces protégées. Ces dispositions font l'objet d'un développement détaillé au sein du dossier de demande de dérogation espèces protégées (DEP) joint au présent dossier.

7. CONCLUSION

L'étude d'impact du projet d'extension Airlog II à Cornebarrieu a permis de confronter les caractéristiques techniques des futures installations à la sensibilité d'un milieu déjà fortement marqué par l'activité logistique.

Le diagnostic écologique complet, mené entre 2023 et 2026, a révélé une sensibilité forte du site sur le volet biodiversité. Si le projet engendre des impacts bruts notables sur ce facteur, l'engagement de DAHER à mettre en œuvre un plan de gestion de la compensation ambitieux permet d'assurer la viabilité environnementale du projet.

Sur les autres facteurs environnementaux, le projet présente une incidence maîtrisée :

- α Trafic et Air : L'augmentation des flux (salariés et logistique) reste marginale au regard du trafic existant sur la M63e, garantissant le respect des objectifs de qualité de l'air et de santé humaine ;
- α Ressources et Milieux : La gestion optimisée des terres excavées (105 000 m³) et le renforcement des ouvrages de gestion des eaux pluviales limitent les impacts sur les milieux physiques à un niveau négligeable ;
- α Patrimoine : La translocation du pigeonnier vers le nord du site préserve cet élément de patrimoine bâti identifié au PLU de Cornebarrieu.

En conclusion, le projet s'inscrit dans une démarche de compatibilité industrielle et environnementale. Les activités seront exploitées et surveillées de manière à minimiser les nuisances, assurant ainsi un développement logistique performant et respectueux de son territoire d'implantation.



24 avenue Georges Brassens - 31700
Blagnac
+33 (0)5 34 36 88 22
info@alphare-fasis.fr - www.alphare-fasis.fr