



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

**Avis sur la construction de bâtiments industriels visant
à l'approvisionnement et au stockage des chaînes de production
d'avions situés zone Barquil à Cornebarieu (Haute-Garonne)
– projet d'extension d'Airlog II**

N°Saisine : 21 285 / GUNENV

Avis émis le 24/09/2026

PRÉAMBULE

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Par courrier reçu le 22 juillet 2026, l'autorité environnementale est saisie pour avis par la préfecture de la Haute-Garonne sur le projet de construction de bâtiments industriels destinés aux chaînes de production aéronautique d'Airbus sur une emprise au sol supplémentaire de 48 800 m² portée par la société DAHER LOGISTICS à Cornebarieu (Haute-Garonne).

Le dossier comprend une étude d'impact datée du 25 février 2026 et les pièces constitutives de la demande d'autorisation environnementale. L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région Occitanie.

En application du 3° de l'article R. 122-6 I relatif à l'autorité environnementale compétente et de l'article R. 122-7 I du code de l'environnement, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Occitanie.

Cet avis a été adopté en réunion MRAe du 24 septembre conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (décision du 19 août 2026) par Florent TARRISSE, Annie VIU, Christophe CONAN, Yves GOUISSET, Stéphane PELAT, Éric TANAYS et Marie EVEILLARD-BUCOUX.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 29 septembre 2022, chacun des membres cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis. L'avis a été préparé par les agents de la DREAL Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président.

La saisine comprend la contribution de la DREAL Occitanie, du service départemental d'incendie et de secours de Haute-Garonne, de l'agence régionale de santé d'Occitanie et de la direction départementale des territoires de Haute-Garonne.

Conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'avis doit être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le portail de l'autorité environnementale¹ et sur le site internet de la préfecture de la Haute-Garonne, autorité compétente pour autoriser le projet.

¹ <https://evaluation-environnementale.ecologie.gouv.fr/>

SYNTHÈSE

La projet vise à la réalisation de bâtiments de stockage servant à l'approvisionnement et la construction d'aéronefs sur la zone industrielle du Barquil à Cornebarieu.

La MRAe considère que le périmètre d'étude doit être élargi afin d'intégrer toutes les parcelles concernées directement ou indirectement par les mesures environnementales du projet notamment les parcelles mobilisées au titre des compensations environnementales.

La MRAe demande d'approfondir l'analyse des effets cumulés avec les autres projets connus en étudiant concrètement les interactions entre leurs incidences et celles « d'Airlog II ».

La MRAe estime que l'étude de dangers et l'étude d'impact ont été réalisées indépendamment l'une de l'autre, alors que l'objectif est de disposer d'une vision intégrée du fonctionnement de la plateforme, permettant de faire le lien entre fonctionnement industriel, impacts environnementaux et risques accidentels.

La MRAe considère que le bilan des émissions de gaz à effet de serre présenté doit être amélioré et estime nécessaire la mise en place de mesures de compensation permettant d'inscrire l'opération dans une trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050.

La MRAe relève que le projet ne prend pas suffisamment en compte les obligations et objectifs liés à la solarisation et à la végétalisation des bâtiments et parkings. Il est demandé de revoir les principes architecturaux afin de les intégrer.

La MRAe recommande de se rapprocher d'ATMO Occitanie pour contribuer à l'amélioration de la connaissance sur la zone de la qualité de l'air et d'exploiter les résultats collectés pour définir et mettre en œuvre les mesures nécessaires d'évitement et/ou de réduction du niveau des pollutions.

La présence de fluorures à des concentrations supérieures aux valeurs de référence nécessite des précisions supplémentaires. L'étude d'impact doit détailler les volumes de terres concernés, leur caractérisation, les modalités d'excavation, les conditions de stockage temporaire éventuel, les conditions de transport, les filières de traitement ou d'élimination ; les installations autorisées destinataires et les mesures permettant d'éviter la dispersion des polluants.

L'étude d'impact doit intégrer un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle, précisant de manière opérationnelle.

La MRAe considère favorablement les mesures compensatoires proposées, notamment les 14,4 hectares de terrains faisant l'objet d'une restauration écologique sur 50 ans. Il convient néanmoins de garantir leur mise en œuvre effective et leur pérennité en définissant les modalités de suivi permettant de vérifier l'efficacité des mesures.

Le paysage est identifié comme un point insuffisamment traité dans le dossier. La MRAe considère que l'extension doit être appréhendée dans son ensemble, notamment du fait de la longueur cumulée des bâtiments logistiques, qui atteindra environ 900 mètres.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

AVIS DÉTAILLÉ

1 Présentation du projet

1.1 Contexte et présentation du projet

La zone industrielle du Barquill à Cornebarieu accueille des bâtiments dédiés au stockage, à l'approvisionnement et la construction d'aéronefs. On y trouve notamment les sites « Airlog I » et « Airlog II » qui ont fait l'objet d'une acquisition par Star Real Estate, filiale immobilière d'AIRBUS, dans le but de développer un pôle logistique destiné à alimenter les chaînes d'assemblage d'avions.

« La zone Airlog II », portée par Airbus Opérations SAS, dispose d'une autorisation d'exploitation au titre des installations classées pour la création de six cellules de stockage. Depuis l'autorisation initiale, la plateforme logistique, exploitée par DAHER a fait l'objet d'un premier projet d'extension par la création de deux nouvelles cellules de stockage (C7 et C8). Dans cette optique, en août 2019, un permis de construire a été déposé et a abouti à l'obtention d'un arrêté préfectoral complémentaire n°54 le 27 avril 2020. A ce jour, seule la cellule C7 a été construite et mise en service. La construction de la cellule C8, bien qu'initialement autorisée, est désormais intégrée au périmètre du présent projet.

Le projet vise à agrandir la zone « Airlog II » d'une emprise au sol supplémentaire de 48 800 m² afin de sécuriser et d'optimiser le processus d'alimentation des chaînes d'assemblage final (FAL). Cette extension permettra de faire passer le volume de stockage actuel de 540 000 m³ à 960 000 m³. La réalisation de l'extension permettra de supprimer le trafic actuel entre le site « Airlog » et les autres zones logistiques « d'Easylog » et « de Corlog » situées à plusieurs kilomètres. Le projet, nécessite l'imperméabilisation de 62 630 m² de friches agricoles en partie pâturées.

Cette extension sera réalisée en deux phases opérationnelles :

- la phase 1 prévoit sur une durée de 14 mois :
 - la construction de la cellule C8 d'une emprise au sol de 6 000 m² ;
 - la construction de deux nouvelles cellules C10 et C9 de respectivement 10 000 et 8 000 m² d'emprise au sol ;
 - la construction d'auvents le long des trois cellules d'une surface totale de 2 980 m² ;
 - la construction d'un local matières dangereuses de 821 m² et d'un local de chargement de 490 m² ;
 - la construction des locaux coupe-feu d'une surface totale de 810 m² ;
 - le démontage d'un pigeonnier patrimonial (en vue d'un remontage sur une zone enherbée à l'ouest de la cellule 1 du site (cellule disposée au nord-ouest d'Airlog II, hors de la zone du projet) ;
 - le dévoiement et prolongement du drain existant et l'aménagement des ouvrages de gestion des eaux pluviales et des eaux d'extinction incendie ;
 - le terrassement et l'excavation des terres ;
 - la création de la voie de contournement et le démarrage de la construction du bâtiment et des voiries et réseaux divers ;

- la phase 2 prévoit sur une durée de 16 mois :
 - la construction de deux nouvelles cellules C11 et C12 de respectivement 9 000 m² et 8 000 m² d'emprise au sol ;
 - la construction d'avents le long des deux cellules d'une surface totale de 2 680 m² ;
 - l'aménagement des ouvrages de gestion des eaux pluviales ;
 - le terrassement et l'excavation des terres, et le démarrage de la construction du bâtiment et des voiries et réseaux divers.

Le plan ci-dessous (figure 1) présente les deux phases d'extension « d'Airlog II ».



Figure 1 :localisation des extensions prévues du site « Airlog II »
(Airlog étant situé au sud du site, en dehors du cadre de la photo)

La voie poids lourds actuelle se situe sur la zone d'extension : elle sera donc déviée en limite sud de la parcelle « Airlog II » pour permettre le contournement de l'entrepôt à l'issue de la phase 2.

Le projet inclut le stockage de matières dangereuses dans un local extérieur dédié, accolé à la cellule 10. Les cellules projetées accueilleront également du stockage de matières dangereuses, uniquement en quantités limitées.

L'alimentation électrique de l'extension sera réalisée à partir du réseau existant du site sur le domaine public, sans création de nouveau point de livraison. Le projet nécessite toutefois l'installation d'un transformateur électrique, d'armoires électriques et d'un réseau de distribution secondaire.

L'augmentation des surfaces imperméabilisées implique une augmentation de la capacité de rétention des eaux du site, le bassin de rétention existant ayant été dimensionné initialement pour les cellules 1 à 8. Les eaux de toitures de la cellule C8 sont dirigées vers le bassin d'orage existant.

Les eaux de toiture des cellules 9 et 10 seront en priorité collectées dans deux cuves de 30 m³ pour être réutilisées respectivement pour les sanitaires et pour l'arrosage de la toiture végétalisée de la cellule 10. Les eaux de toiture des cellules 11 et 12 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.

Les eaux de voiries et quais des cellules C8 à C12 seront collectées par un réseau surdimensionné assurant un stockage avant un poste de relevage limitant le débit de fuite (à 10 l/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 m des niveaux des eaux fréquentes (triennale).

Le confinement des eaux d'extinction incendie est réalisé dans les cellules de stockage.

1.2 Cadre juridique

Le projet est soumis à autorisation au titre de la rubrique ICPE 1510-2a « *stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts d'une surface supérieure ou égale à 900 000 m³* ». Le dossier est soumis à autorisation environnementale conformément à la loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte. Il est également soumis à enregistrement au titre de la rubrique 4331-2 « *Liquides inflammables de catégorie 2 ou catégorie 3 supérieure à 100 tonnes mais inférieure à 1 000 tonnes* ».

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, il est soumis à une évaluation environnementale systématique au titre de la catégorie de projet 39 a°) de l'annexe du R.122-2 du code de l'environnement.

Le dossier contient une annexe relative à une demande de dérogation aux mesures de protection des espèces et de leurs habitats².

² Voir annexe PJ4.

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe

Compte tenu des terrains concernés, de la nature du projet et des incidences potentielles de son exploitation, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- les risques d'accidents industriels ;
- la santé et l'environnement humain (rejets atmosphériques, bruit, odeurs, trafic routier...) ;
- la gestion des déchets ;
- la préservation de la ressource en eau ;
- la préservation d'espèces protégées et d'habitats naturels d'espèces protégées ;
- la gestion des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre le dérèglement climatique ;
- la préservation des milieux naturels et paysagers.

2 Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend formellement les éléments prévus à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Son contenu est proportionné et satisfaisant par rapport aux éléments réglementaires.

Le niveau d'information est approprié, avec des développements appuyés notamment par des cartographies et des illustrations. Des études spécifiques sont menées et les données correspondantes sont intégrées et/ou annexées au dossier de demande d'autorisation environnementale (étude paysagère, diagnostic écologique, qualité de l'air, bruit, étude des risques sanitaires, étude de danger...).

Toutefois l'étude d'impact doit intégrer dans le périmètre d'étude la totalité des parcelles concernées par des mesures proposées dans la séquence « éviter, réduire, compenser », y compris pour les émissions de GES et les mesures paysagères.

L'évaluation environnementale doit approfondir les effets cumulés du projet avec les autres projets connus, au-delà d'une simple liste. Elle doit se fonder sur une analyse précise et exhaustive des interactions entre leurs incidences et celles du projet. Pour ce projet industriel, cela concerne notamment les émissions atmosphériques, le bruit, le trafic poids lourds, les prélèvements d'eau, les rejets aqueux, l'artificialisation des sols, la perte d'habitats naturels pour des espèces protégées, les émissions de gaz à effet de serre, les risques industriels et la pression sur les infrastructures publiques. L'étude d'impact doit donc présenter une analyse croisée permettant de déterminer si la combinaison des différents projets entraîne des impacts supplémentaires ou des effets de seuil qui ne sont pas visibles en analysant « Airlog II » isolément.

La MRAe considère que les conclusions de l'étude de dangers ne sont pas pleinement intégrées dans l'étude d'impact. Les deux documents fonctionnent de manière indépendante. La MRAe estime utile d'intégrer un schéma fonctionnel de l'installation qui présente les entrées, processus, sorties, déchets et interactions avec l'eau, l'air, les sols, les milieux naturels et urbanisés.

La MRAe considère que les mesures environnementales qui sont annoncées doivent bénéficier d'un dispositif permettant d'en vérifier leur efficacité au travers d'un programme de suivi adapté. Ce dispositif doit définir, pour chaque mesure, des indicateurs de suivi mesurables, une situation de référence, des objectifs ou seuils d'efficacité, les modalités et fréquences de suivi, les responsabilités associées ainsi que les mesures correctives à mettre en œuvre en cas de résultats insuffisants.

Les résultats devront être analysés périodiquement afin de permettre, si nécessaire, l'adaptation des mesures mises en œuvre.

La MRAe recommande :

- d'intégrer dans le périmètre d'étude la totalité des parcelles concernées par des mesures proposées dans la séquence « éviter, réduire, compenser » ;
- d'analyser les incidences dues aux interactions entre ce projet et les autres projets connus ;
- d'intégrer les conclusions de l'étude de dangers dans l'étude d'impact et notamment par un schéma fonctionnel de l'installation qui présente les entrées, processus, sorties, déchets et interactions avec l'eau, l'air, les sols, les milieux naturels et humains ;
- d'inclure un dispositif de suivi des mesures environnementales plus complet permettant d'en vérifier leur efficacité, par l'analyse périodique des résultats afin de permettre, si nécessaire, l'adaptation des mesures mises en œuvre.

3 Justification des choix retenus au regard des alternatives

L'article R122-5 du code de l'environnement précise que l'étude d'impact doit comprendre une description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons du choix, notamment par comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

Une présentation des différentes alternatives étudiées figure page 402 et suivantes de l'étude d'impact. Le premier scénario présenté vise à pérenniser la location de surfaces externalisées dans la région toulousaine. Cette solution est écartée pour des raisons d'inefficacité opérationnelle, d'augmentation des coûts globaux et d'impact environnemental non maîtrisé (empreinte carbone du transport, énergie, déchets, sécurité incendie...).

Un deuxième scénario vise l'acquisition ou la réhabilitation de bâtiments existants. Or, la recherche de sites conduit le porteur de projet à constater l'absence de locaux disponibles répondant aux exigences fonctionnelles et réglementaires spécifiques à l'activité logistique.

Enfin, le scénario 3 (scénario retenu) prévoit l'extension des infrastructures logistiques sur le site de Barquil. Il présente l'avantage de centraliser la logistique et d'avoir un seul point d'entrée des pièces fabriquées, de stocker les pièces dans de bonnes conditions et d'être au plus près des sites d'assemblage. En réalisant cette extension, Airbus souhaite regrouper sur ce site les pièces et équipements qui sont aujourd'hui stockés dans la zone de « En-Jacca » à Colomiers, la ZAC Aéroconstellation à Cornebarrieu et avenue Guynemer à Colomiers.

En réalisant un bâtiment neuf, l'exploitant indique pouvoir répondre aux prescriptions ICPE et parvenir à une sobriété énergétique et une empreinte environnementale minimale pour le cycle de vie du bâtiment.

Cette solution implique toutefois l'artificialisation des sols sur une surface conséquente.

Afin d'inscrire le projet dans la stratégie nationale bas carbone, la stratégie régionale en faveur d'une gestion économe de l'espace en Occitanie³, l'enjeu de gestion économe de l'espace et l'objectif de

³ http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/srgee_vf_signee.pdf

« zéro artificialisation nette à horizon 2050 », des mesures de compensations sont attendues. Les engagements du porteur de projet en la matière doivent garantir la pleine réalisation des mesures compensatoires sur la base d'une maîtrise foncière ou d'un conventionnement avec les propriétaires des parcelles.

Par ailleurs, le projet proposé et doit présenter des mesures pour adapter le bâtiment, les parkings et les voiries afin de pleinement tenir compte du changement climatique et de ses effets sur le long terme (voir les recommandations figurant dans les § 4.1). Par ailleurs, l'intégration paysagère mérite plus d'ambition compte tenu de la taille du bâtiment et du voisinage. Des adaptations du projet sont également attendues pour renforcer l'intégration paysagère.

La MRAe recommande d'une part de proposer des mesures d'adaptation du bâtiment et des parkings aux effets du dérèglement climatique, et d'autre part de renforcer les mesures d'intégration paysagère du projet.

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Environnement humain

4.1.1 Les rejets atmosphériques et la qualité de l'air

Les principales nuisances susceptibles d'avoir un impact sur la santé des populations avoisinantes sont essentiellement imputables aux rejets atmosphériques de l'activité d'AIRLOG I et II, des équipements de combustion, ainsi que du trafic émis par les véhicules particuliers et véhicules industriels. La dernière étude de la qualité de l'air réalisée date de 2018. Les émissions sont essentiellement constituées de dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote et de particules fines issues du trafic routier.

Le dossier présente une évaluation des émissions atmosphériques associées au trafic logistique en situation actuelle et projetée. Le porteur de projet estime que malgré une augmentation du nombre de rotations de poids lourds, la réorganisation globale des flux logistiques permet de limiter les distances parcourues par rapport à la situation actuelle et conduit à une réduction significative des émissions de dioxyde de carbone. Les émissions de NOx et de particules fines estimées sont modérées au regard de l'activité projetée à l'échelle de l'agglomération toulousaine.

Pour la MRAe, un plan de réduction des émissions du parc des camions, engins et utilitaires doit être étudié et intégré à l'étude d'impact en application du plan de protection atmosphérique (PPA) de l'agglomération toulousaine.

L'étude d'impact ne comporte pas de modélisation des émissions futures de polluants atmosphériques durant la phase de travaux puis d'exploitation des bâtiments.

La MRAe recommande de se rapprocher d'ATMO Occitanie pour contribuer à l'amélioration de la connaissance sur la zone de la qualité de l'air et d'exploiter les résultats collectés pour définir et mettre en œuvre les mesures nécessaires d'évitement et/ou de réduction du niveau des pollutions.

4.1.2 Émissions de gaz à effet de serre (GES) et lutte contre le dérèglement climatique

Les incidences du projet sur le dérèglement climatique sont principalement liées aux émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic logistique. Le dossier met en évidence que la réorganisation des

flux de transport, combinée au recours majoritaire au biocarburant huile végétale hydrotraitée (HVO)⁴ pour les poids lourds permettra de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre.

La MRAe constate que le projet n'intègre pas les objectifs de solarisation des bâtiments industriels ou de végétalisation des toitures, ainsi que les obligations pour les parkings existants et créés (loi climat et résilience et loi APER).

La MRAe recommande de prévoir une solarisation des toitures ou une végétalisation d'Airlog I et II. Cette recommandation s'applique de la même manière pour les parkings.

Le projet intègre également plusieurs mesures destinées à limiter son empreinte carbone, notamment une conception optimisée des bâtiments, la limitation de l'emploi du béton, le recours à des matériaux biosourcés et à du bois issu de forêts gérées durablement, ainsi que la sélection de matériaux et d'équipements présentant de bonnes performances environnementales. Une analyse de cycle de vie a été réalisée afin d'orienter les choix constructifs vers des solutions limitant les émissions de gaz à effet de serre.

Malgré ces mesures les émissions de gaz à effet de serre restent largement excédentaires. La MRAe juge nécessaire de proposer des mesures de compensation complémentaires visant à contribuer à l'objectif régional de neutralité carbone à l'échéance 2050, en s'appuyant sur le guide national du ministère de la transition écologique⁵.

La MRAe recommande de reprendre le bilan quantifié des émissions de gaz à effet de serre du projet, à la fois durant la phase de travaux et celle d'exploitation, en s'appuyant sur le guide national de prise en compte des émissions de gaz à effet de serre.

Elle recommande également de démontrer que la solution technique retenue constitue, pour ce type d'installation, la solution de moindre impact en matière d'émissions brutes de GES parmi les solutions disponibles.

En fonction du bilan du projet en matière d'émissions de GES, la MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par des mesures de compensation, à l'échelle du groupe DAHER et/ ou du territoire régional pour inscrire le projet dans la trajectoire visant la neutralité carbone d'ici 2050.

⁴ Ce carburant est fabriqué à partir d'huiles de cuisson usagées, de résidus ou de graisses animales. Il permet une baisse des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 90 %.

⁵ <https://share.google/zO5M4Z9mcS3nU70U2>

4.1.3 Émissions sonores

Lors de la phase relative à l'autorisation de la construction d'AIRLOG II (cellules 7 et 8), une étude de caractérisation des émissions sonores a été conduite. Les seuils réglementaires étaient respectés.

Avec le projet d'extension, les habitations les plus proches sont situées à environ 200 m au nord et à l'est du site. En phase chantier, les principales nuisances susceptibles d'affecter les riverains sont liées au trafic supplémentaire, aux émissions sonores et aux vibrations générées par les engins et les opérations d'aménagement. L'étude acoustique réalisée en mars 2026 évalue les niveaux sonores dans les zones de voisinage les plus sensibles.

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. Afin de limiter les nuisances sonores, des pièges à son seront mis en place sur les réseaux de rejet et d'air neuf.

L'étude acoustique, ainsi que l'étude d'impact n'indiquent pas les résultats de la modélisation sonore pour les périodes diurnes. Elle ne précise pas si les limites réglementaires sont respectées durant la journée.

La MRAe recommande d'intégrer à l'étude d'impact les résultats de la modélisation sonore de la zone d'étude en période diurne, afin de confirmer que les activités du site respecteront les seuils réglementaires durant la journée.

4.1.4 Trafic routier

Le trafic routier sera modifié pendant les travaux du fait de camions supplémentaires pour le transport de matériel, de fournitures (environ 50 camions par jour en pointe durant la phase 1 et 30 camions par jour en pointe durant la phase 2), des véhicules lourds pour l'évacuation des terres en lien avec les opérations de terrassement (14 camions par jour durant la phase 1 et cinq camions par jour durant la phase 2) et des véhicules légers supplémentaires pour le transport des intervenants du chantier.

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 sont étudiées. Le centre de traitement de Grenade semble l'option la moins contraignante.

Durant la phase d'exploitation, l'incidence sur le trafic des poids lourds est modérée. En situation projetée, ce trafic passera à 8 580 camions par an soit une augmentation de 13 % par rapport à la situation actuelle. Le trafic domicile-travail des salariés sera augmenté de 74 %, proportionnellement à l'augmentation du personnel sur le site. Or, le dossier ne prévoit pas de mesures spécifiques afin de diminuer le trafic routier par des mesures d'évitement et de réduction.

Compte tenu de l'augmentation de trafic routier à la fois pour les déplacements domicile-travail et pour l'usage industriel durant la phase d'exploitation, la MRAe recommande d'adapter le plan de mobilité de l'entreprise afin de prévoir des mesures visant à éviter et réduire le trafic sur le site.

La MRAe demande que des précisions soient apportées sur les conséquences du déplacement de la voirie du fait de la construction du projet. L'étude d'impact doit préciser les équipements et ouvrages qui seront mis en place. Les conséquences environnementales de la création de cette nouvelle voie au sud de l'emprise du projet doivent être complètement décrites et donner lieu à la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction voire de compensation.

La MRAe recommande de décrire complètement les travaux nécessaires au déplacement d'une voie routière au sud de l'emprise du projet notamment pour les infrastructures et ouvrages à créer. Elle recommande en outre d'explicitier clairement les incidences environnementales dans l'étude d'impact et être caractérisées et de définir les mesures « éviter, réduire, compenser » spécifiques nécessaires.

4.1.5 Gestion des eaux

Le projet se situe à proximité d'un cours d'eau affluent de l'Aussonnelle à l'est hors emprise projet.

La MRAe relève que la collecte des eaux pluviales des bâtiments industriels est un enjeu clé pour limiter les risques de pollution, optimiser la gestion de la ressource en eau et tenir compte de la présence d'une nappe libre à moins d'un mètre.

Dans ce cadre la MRAe recommande de collecter les eaux pluviales des toitures et des parkings dans des cuves enterrées de tailles suffisantes pour la totalité des cellules d'AIRLOG, afin d'assurer le stockage de l'eau et sa réutilisation en cas de sécheresse .

Sur le site « Airlog I », deux séparateurs d'hydrocarbures de classe I ont été mis en place en amont du bassin d'orage non étanche de 3 700 m³ : un séparateur traite les eaux de voirie de la partie est de la parcelle, le second traite les eaux de voirie de la partie ouest de la parcelle et les eaux pluviales du parking des véhicules légers au sud⁶. Les eaux pluviales des toitures et des voiries sont collectées dans le bassin d'orage avant d'être rejetées dans le fossé attenant.

Sur le site « Airlog II », les eaux pluviales des toitures et des voiries lourdes sont collectées dans un réseau commun et traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant de rejoindre le bassin d'orage (volume de 3 700 m³) situé au nord-est. Les eaux pluviales des voiries légères sont collectées dans un réseau indépendant dont l'exutoire est l'ouvrage régulateur de débit situé en aval hydraulique du bassin d'orage et en amont du point de rejet des eaux pluviales au sein du cours d'eau jouxtant le site.

Des effluents aqueux pourront être générés pendant le chantier (zone de lavage des engins de chantier) et une pollution accidentelle est toujours possible. Aucun produit dangereux susceptible de polluer les eaux superficielles ne sera utilisé dans des quantités significatives. L'étude d'impact doit être complétée par la description complète des mesures de gestion de pollution accidentelle.

Concernant le rejet dans un cours d'eau, la MRAe considère qu'un dispositif de décantation avant rejet doit être mis en place pour l'élimination des particules fines. Des contrôles périodiques des eaux sont à effectuer pour s'assurer de la bonne qualité des eaux d'origine souterraine rejetées après usage dans les eaux superficielles.

La MRAe recommande de collecter les eaux pluviales des toitures et des parkings dans des cuves enterrées de tailles suffisantes pour la totalité des surfaces d'Airlog I et II, afin d'assurer le stockage de l'eau et sa réutilisation en cas de sécheresse.

La MRAe recommande d'inclure dans l'étude d'impact le plan d'intervention en cas de pollution accidentelle, qui décrit les mesures opérationnelles prévues.

La MRAe recommande de plus d'inclure dans l'étude d'impact le dispositif qui sera mis en œuvre pour l'élimination des particules fines avant rejet dans le milieu.

Le projet prévoit également le confinement des eaux d'extinction d'incendie, notamment par l'obturation automatique du réseau d'eaux pluviales en cas de déclenchement du système « *sprinkler* », ainsi

⁶ ils sont dimensionnés pour un niveau de rejet de classe 1 (5 mg/l), conformément aux normes en vigueur.

que par des capacités de rétention adaptées, y compris pour le local de stockage des matières dangereuses⁷. Les eaux usées seront dirigées vers le réseau d'assainissement existant, dont la capacité est compatible avec l'augmentation des rejets liée au projet. Les eaux de ruissellement feront l'objet d'un suivi analytique régulier et les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront entretenus conformément aux prescriptions applicables. Des piézomètres permettent également d'assurer le suivi de la qualité des eaux souterraines afin de vérifier l'absence d'impact sur la nappe.

Le secteur se situe sur les terrasses alluviales de la Garonne qui possèdent des nappes phréatiques importantes. Le système aquifère principal est un aquifère alluvial à nappe libre. Les cartes hydrogéologiques donnent au printemps des profondeurs de nappe de 1 à 3 m sur la zone. La fluctuation naturelle du niveau piézométrique est évaluée à 3 m (moyenne annuelle).

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 dans la nappe n'a été nécessaire.

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

4.1.6 Pollution du sol et gestion des déchets

Une étude géotechnique préalable a été conduite en 2016 sur la totalité de la zone d'Airlog I et II. Le secteur se caractérise par des sols très hydromorphes en surface, induisant la création d'une nappe superficielle en période pluvieuse.

Un diagnostic de pollution des sols a été réalisé en décembre 2015 au niveau de la zone d'implantation du projet⁸. Il a été complété par un diagnostic complémentaire réalisé en octobre 2025.

Sur l'ensemble des polluants mesurés lors de cette étude au point PM10, le niveau de fluorure est supérieur à la réglementation. Lors des travaux d'évacuation des matériaux, ces derniers devront être traités par des filières d'évacuation ICPE.

L'étude d'impact doit intégrer un plan opérationnel d'intervention en cas de pollution accidentelle, précisant : les scénarios susceptibles de conduire à une pollution, les procédures d'alerte, les dispositifs de confinement, les modalités d'obturation des réseaux, les moyens de récupération des polluants, les modalités d'évacuation des déchets pollués et les contrôles réalisés après l'incident.

La plateforme générera principalement des déchets industriels non dangereux constitués de bois, de cartons et de déchets industriels en mélange, ainsi que de faibles quantités de déchets dangereux comprenant notamment les boues issues des séparateurs d'hydrocarbures, les huiles usagées, les chiffons souillés et les batteries. En phase d'exploitation, l'extension entraînera une augmentation des quantités de déchets produites par rapport à la situation actuelle, sans modification de leur nature. La production annuelle projetée de la plateforme Airlog I et II est estimée à environ 1 411 tonnes de déchets industriels non dangereux et 79 tonnes de déchets dangereux.

⁷ Voir p. 259 de l'étude d'impact.

⁸ Cette étude est disponible en annexe PJ4.5

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par la description complète du process d'évacuation des matériaux pollués par des fluorures devant faire l'objet d'un traitement avant accueil dans une installation de stockage de déchets inertes. Elle recommande d'en déduire les mesures préventives et de réduction nécessaires à intégrer dans l'étude d'impact.

4.1.7 Habitats naturels, faune, flore

Le site est enclavé entre deux plateformes logistiques et une route départementale, et conserve une connexion écologique vers l'est avec une zone naturelle traversée par un cours d'eau intermittent. La zone est composée d'une mosaïque de milieux ouverts et semi-ouverts (friches, prairies, ronciers) et d'un fossé humide au sud.

Aucun habitat boisé n'est présent sur l'aire d'étude immédiate. Sont présents des milieux ouverts et semi-ouverts, offrant des milieux favorables à la biodiversité. Aucun habitat ne possède d'enjeu de conservation.

Il est prévu la destruction d'un pigeonnier accueillant plusieurs espèces protégées (Chevêche d'Athéna et chiroptères) qui justifient de retenir un niveau d'impact « fort » comme habitat d'espèces protégées.

Les inventaires réalisés identifient au sud un fossé qui s'étend sur un linéaire de 410 m². Les amphibiens sont présents sur cette zone pour réaliser la totalité de leur cycle biologique. L'impact est donc évalué comme « fort » du fait de la destruction de cet habitat. En limite périphérique du projet à l'est, on trouve une zone humide susceptible d'être impactée lors de la phase de travaux⁹.

Aucune espèce floristique patrimoniale ou protégée n'est observée dans l'aire d'étude.

Le diagnostic écologique révèle la présence de nombreuses espèces protégées patrimoniales présentant une sensibilité modérée à forte au projet du fait de la destruction de leurs habitats de reproduction, de gîte, de chasse et de repos¹⁰. On note :

- neuf espèces d'oiseaux à sensibilité « forte » dont le Bruant proyer, le Tarier pâtre, la Chouette hulotte, la Cisticole de Joncs, la Fauvette grisette et la Chevêche d'Athéna, cette dernière utilisant un pigeonnier présent sur le site pour nicher. Une dizaine d'espèces possèdent également des enjeux locaux de conservation « modérés »¹¹ ;
- treize espèces de chiroptères identifiées (dont la Grande Noctule, le Minioptère de Schreibers, la Noctule commune et le Petit Rhinolophe), utilisant le site principalement pour la chasse et le transit dans un secteur déjà marqué par une forte pollution lumineuse ;
- trois espèces de reptiles dont le Lézard des murailles, le Lézard à deux raies et la Couleuvre verte et jaune, présents sur la parcelle du pigeonnier vouée à l'artificialisation totale ;
- la présence de la Rainette méridionale (espèce intérêt communautaire) et du Crapaud épineux dans le fossé sud.

La réalisation du projet conduira à détruire des zones de chasse pour l'avifaune et les chauves-souris justifiant un niveau d'impact « modéré ». Un impact brut « fort » est retenu pour les oiseaux nicheurs

⁹ p. 63 de l'étude d'impact.

¹⁰ Voir tableau de synthèse p. 85 et suivantes de l'étude d'impact.

¹¹ Voir p. 66 la liste des espèces concernées.

de la zone d'étude du fait d'un risque de destruction d'individus et de destruction d'habitats d'espèces protégées. La destruction du pigeonier est susceptible d'entraîner une mortalité pour les chiroptères (impact « fort »).

Des impacts « modérés » sont retenus durant la phase de travaux pour le Crapaud épineux, la Rainette méridionale et la Grenouille rieuse du fait de la destruction du fossé sud. Des impacts « forts » sont retenus pour les trois espèces de reptiles à la fois en raison d'un risque de destruction d'individus, d'une destruction d'habitats favorables et de dérangement.

La réalisation du projet conduira à détruire les fonctionnalités écologiques actuelles avec l'artificialisation des parcelles qui deviendra une barrière infranchissable pour les espèces terrestres. Les impacts du projet sur les fonctionnalités écologiques sont donc « modérés » à « forts » en phase chantier.

Malgré la mise en place de mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement des incidences résiduelles « modérées » demeurent pour les oiseaux, pour les chiroptères et pour les reptiles avec la destruction d'habitats d'espèces protégées. Le risque de destruction d'espèces est évaluée comme faible du fait des mesures d'atténuation proposées¹².

Pour compenser les impacts, Airbus dédie 14,4 hectares de parcelles adjacentes à des mesures de restauration écologique sur 50 ans, incluant la création de haies, de nichoirs et d'un îlot de vieillissement forestier.

Ces surfaces sont composées de 11,6 ha de milieux ouverts et semi-ouverts avec la mise en place d'un plan de gestion favorable aux espèces inféodées à ce type de milieux. Une maison nichoir y est installée (MC01), ainsi qu'une haie étagée sur 510 mètres linéaires en limite avec la voirie et les maisons¹³. Enfin, il est prévu la mise en place d'îlot arbustifs et de haies basses à destination des oiseaux des milieux semi-ouverts.

La compensation inclut également un boisement dans sa partie nord, d'un seul tenant, d'une surface de 2,64 ha. Le porteur de projet a souhaité mettre en place un îlot de vieillissement au sein de ce boisement à destination notamment des oiseaux cavicoles, en particulier de la Chouette hulotte. Cet îlot de vieillissement permettra de proposer à moyen et long terme des sites de nidification pour ces espèces, ainsi qu'une zone refuge pour l'ensemble de la faune¹⁴.

Les mesures de compensations et leur dimensionnement sont pertinents. Leur proximité immédiate, ainsi que la maîtrise foncière déjà acquise participent à leur éligibilité. La MRAe évalue favorablement la réalisation d'une partie des mesures de compensation présentées et la rédaction du plan de gestion.

4.1.8 L'insertion urbaine et le paysage

L'environnement proche du site est caractérisé par la présence de zones industrielles orientées vers l'industrie aéronautique, ainsi que des habitations et un cimetière. La RM 63E, dite route de Colomiers, est une entrée sud de la commune de Cornebarrieu créée pour compenser la suppression de l'ancienne route reliant cette commune à Toulouse par Blagnac. C'est un axe important qui est fréquenté quotidiennement par 20 000 véhicules.

Les deux premières opérations de construction n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale, aucune étude formelle n'a été conduite pour évaluer les incidences de ce

¹² Voir bilan des impacts résiduels p. 167 et suivantes de l'étude d'impact.

¹³ Voir description de la mesure p. 185 de l'étude d'impact.

¹⁴ Description p. 186 de l'étude d'impact.

changement radical de paysage le long de cette entrée de ville (passage d'un espace agricole à un espace industriel). L'étude d'impact doit en conséquence évaluer les incidences paysagères des bâtiments qui s'étendront sur plus de 900 m de longueur au global.

Les aménagements paysagers proposés ne sont pas suffisants par rapport aux nouveaux impacts qui seront générés. Le déplacement du pigeonnier semble davantage répondre à des logiques de maîtrise foncière que de mise en valeur de ce dernier à l'échelle de la commune.

Les aménagements paysagers des parkings des salariés demeurent de faible qualité en matière d'aménagements paysagers. La MRAe recommande de mettre en place des plantations arborées denses, en complément des ombrières photovoltaïques (cf. 4.1.2).

La MRAe considère qu'un traitement paysager de qualité passe par un travail de modelés de terrains le long de la voie routière et autour des bassins de rétention des eaux pluviales.

La MRAe recommande de décrire, puis d'évaluer les incidences paysagères et sur le cadre de vie des 900 mètres de locaux logistiques nouvellement créés et en projet. Elle recommande de renforcer l'intégration paysagère par des mesures plus ambitieuses notamment par des plantations plus conséquentes et des aménagements des bassins de rétention et en positionnant le pigeonnier dans un environnement le mettant en valeur.