

Département de Haute-Garonne  
Commune de **Cornebarrieu**

Enquête publique unique relative à la demande de permis de construire formulée par la société STAR REAL ESTATE et relative à la demande d'autorisation d'exploiter au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) présentée par la société AIRBUS OPERATIONS SAS, concernant le projet de plateforme logistique dénommée AIRLOG 2 à Cornebarrieu (31700), lieu-dit « Barquill », route de Colomiers.

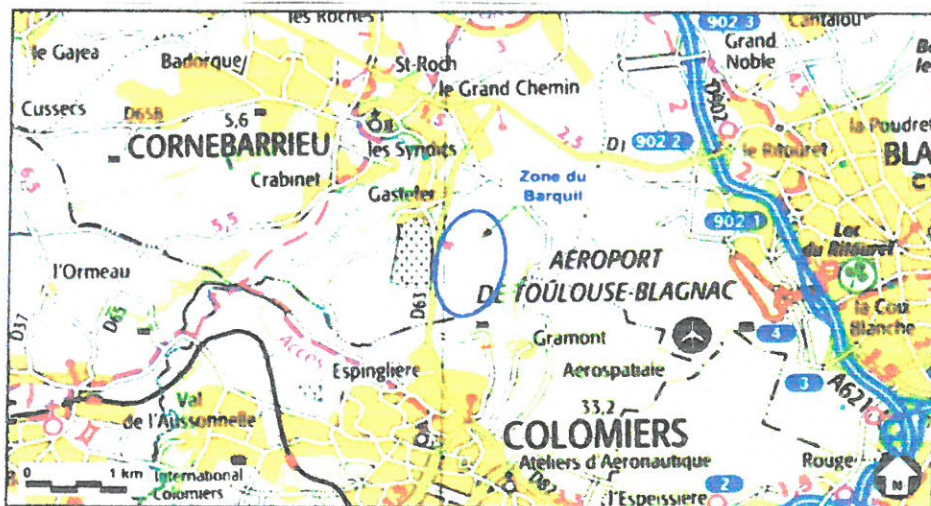
05 janvier 2017 – 07 février 2017

COURRIER ARRIVÉ LE

- 3 MARS 2017

DDT 31 - SEEF - BCP

**Document n° 1/3 : Rapport d'enquête**



Commissaire enquêteur Jean-Guy Gendras désigné par le Tribunal administratif de Toulouse :  
Identification de l'enquête publique : E 16000226/31

## SOMMAIRE Rapport d'enquête 1/3

<b>1 PRÉSENTATION.....</b>	<b>3</b>
1.1OBJET DE L'ENQUÊTE	
1.2PRÉSENTATION DU PROJET	
1.3PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	
1.4CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	
1.5COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS À ENQUÊTE	
<b>2 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE.....</b>	<b>11</b>
2.1- RAPPEL DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	
2.2- DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	
2.3- ARRÊTÉ DE MISE À ENQUÊTE PUBLIQUE	
2.4- INFORMATION DU PUBLIC	
2.5- MISE EN PLACE DES DOSSIERS D'ENQUÊTE	
<b>3 DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....</b>	<b>12</b>
3.1OUVERTURE DE L'ENQUÊTE	
3.2DEROULEMENT DES PERMANENCES	
3.3INCIDENTS SURVENUS EN COURS D'ENQUÊTE	
3.4VISITES DES LIEUX	
3.5ENTRETIENS PARTICULIERS	
3.6 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE	
<b>4 COMPTABILITE DES OBSERVATIONS.....</b>	<b>13</b>
4.1- RÉSUMÉ COMPTABLE	
4.2-CLASSEMENT DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	
4.3- OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	
4.4- OBSERVATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX	
<b>5 EXAMEN DES OBSERVATIONS .....</b>	<b>14</b>
5.1- PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS	
5.2-PROCÈS VERBAL DE NOTIFICATION AU PÉTITIONNAIRE, MÉMOIRE EN RÉPONSE ET COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.	

## PRÉSENTATION

### Objet de l'enquête

Dans le cadre du développement de ses activités toulousaines, notamment l'intégration prochaine de l'aménagement commercial des A320 réalisé aujourd'hui à Hambourg et la montée rapide en cadence de l'A350, AIRBUS souhaite adapter ses capacités logistiques et optimiser ses flux logistiques en les concentrant à proximité de ses lignes d'assemblage.

Le Groupe AIRBUS exploite déjà sur la zone dite « Barquil », route de Colomiers, sur la commune de Cornebarrieu et en limite de la commune de Colomiers, un entrepôt de stockage et de préparation de pièces qui sont ensuite assemblées sur les usines de Colomiers, Toulouse et Blagnac. Ce site nommé AIRLOG 1, d'une superficie de 36 000 m<sup>2</sup> est en service depuis 2014 et une demande d'extension à 48 000 m<sup>2</sup> et d'autorisation d'exploiter a été obtenue. ( permis de construire n° 031 150 16 C0006 accordé le 28 juillet 2016). Les deux cellules supplémentaires d'AIRLOG 1 de 13 864 m<sup>2</sup> seront opérationnelles début 2017.

AIRBUS souhaite développer cette plateforme logistique sur la partie nord des parcelles de Barquil dont il est propriétaire depuis 2008. Le projet AIRLOG 2, objet de l'enquête, prévoit la construction d'un bâtiment logistique destiné à un usage de réception, d'entreposage, de préparation et d'expédition des éléments d'aménagement commercial avant assemblage, et des bureaux. L'activité de ce nouvel établissement sera transférée depuis les entrepôts de Montauban, Eurocentre et Portet-sur-Garonne.

La réalisation de cette plateforme suppose la construction d'infrastructures complémentaires ( voiries, stationnements, réseaux) reliées à celles d'AIRLOG 1.

Le projet AIRLOG 2 est soumis à autorisation pour la rubrique 1510 : stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts, et pour la rubrique 2663 : stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50 % de polymères.

AIRBUS doit donc présenter un Dossier de Demande d' Autorisation d' Exploiter (DDAE) une Installation Classée pour la Protection de l' Environnement (ICPE). Parallèlement, la demande de permis de construire doit être accompagnée d'une étude d'impact. La DDAE et la demande de permis de construire font l'objet de cette enquête publique unique.

### 1.2 Présentation du projet

Le terrain d'implantation du projet AIRLOG 2 est situé à environ 15 km au N-E du centre de Toulouse, sur la zone dite « Barquil », route de Colomiers, sur la commune de Cornebarrieu et en limite de la commune de Colomiers, au nord du site existant d' AIRLOG 1 et au nord de l'enclave « ferme de Barquil ». Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entrepôt et de bureaux d'une surface utile de 43 335 m<sup>2</sup> (emprise au sol + mezzanines de stockage + bureaux) de hauteur maximale 12,40 m, revêtu de bardage métallique et de polycarbonate dans des tons clairs de blanc et de gris. Ce bâtiment d'aspect extérieur semblable à celui d'AIRLOG 1 sera divisé en :

- six cellules de 5 985 m<sup>2</sup> dédiées à la réception, au stockage (capacité 72 000 palettes), à la préparation et à l'expédition des colis, comportant chacune une mezzanine de 1 000 m<sup>2</sup> sur un niveau ;
- un local de stockage des matières dangereuses ;
- des locaux techniques ( local sprinkler, locaux maintenance, local de charge des batteries, chaufferie, etc ) ;
- des bureaux en mezzanine ;
- des locaux sociaux.

Une clôture commune protégera les deux entrepôts et l'accès des PL s'effectuera par le poste de

garde de AIRLOG 1 . L'accès VL est prévu à partir d'un poste de contrôle sur la voie privée appelée « barreau routier » par une nouvelle voie d'accès dédiée qui longera la clôture Est jusqu'au parking extérieur de 345 places couvert d'ombrières photovoltaïques situé en limite du bâtiment AIRLOG 2. La voie VL et le parking se situent à l'extérieur de l'enceinte principale mais sont clôturés par une enceinte secondaire. Un bassin de rétention des eaux de ruissellement de 3 700 m<sup>3</sup> situé au nord de ce parking et deux cuves d'eau d'extinction incendie de 730 m<sup>3</sup> chacune situées au sud compléteront le dispositif.

Le projet prévoit en outre la replantation de 4 000 m<sup>2</sup> d' Espace Boisé Classé au sud de l'EBC déjà existant au N-E de l'emprise foncière AIRBUS (parcelle AL175), en compensation de la destruction d'une haie de séphora au sud.

Les différentes étapes de l'activité logistique du site seront le déchargement des poids lourds aux quais de déchargement, la réception administrative des produits envoyés par les fournisseurs, le stockage de ces produits dans les différentes cellules, la préparation des produits en kit et l'expédition des produits vers les chaînes d'assemblage (via le barreau routier) ou les fournisseurs par PL ou camionnettes. Avec un trafic journalier attendu de 179 poids lourds et 560 véhicules légers, le projet sera à l'origine d'une augmentation de 3 % du trafic des VL et de près de 25 % du trafic des PL sur la RD 63 longeant le site en partie ouest.

La société AIRBUS prévoit la présence d'environ 280 personnes sur le site AIRLOG 2, dont 30 en management et 250 en exploitation, par roulement de trois équipes du lundi au vendredi de 06h00 à 00h30.

Le site fonctionnera 5 jours par semaine et 1 samedi par mois.

Le délai de construction sera de 12 à 18 mois. La mise en exploitation sera progressive entre le 2<sup>o</sup> et le 3<sup>o</sup> trimestre 2018

### 1.3 Principaux impacts du projet sur l'environnement

Compte tenu de ses caractéristiques et de sa localisation, les principaux enjeux environnementaux potentiels de ce projet concernent plusieurs domaines:

- **Effets des projets sur les sites et les paysages :**

Le projet sera constitué principalement par un bâtiment logistique de 43 000 m<sup>2</sup> de hauteur 12,40 m en harmonie avec le bâtiment AIRLOG 1. Son intégration paysagère sera complétée par la création de haies et d'arbres de haute tige sur tout le périmètre, par un talus végétalisé pour préserver la ferme du Barquill, par le prolongement de la haie existante le long de la voie reliant AIRLOG 1 à AIRLOG 2 et par l'extension à titre de compensation de l'espace boisé (EBC) au nord-est. Enfin, le ruisseau en limite Est sera préservé. L'impact du projet sur l'aspect paysager paraît donc limité.

- **Effets sur les sols et sous-sols :**

Le projet présentera, en fonctionnement normal, peu de risques de pollution des sols. En effet, les produits stockés ne comprennent que des quantités très réduites de produits potentiellement polluants et les zones de stockage sont réparties en six cellules entièrement imperméabilisées de même que les quais de chargement-déchargement garantissant une capacité de rétention d'eau de près de 2 000 m<sup>3</sup>. Les eaux pluviales seront traitées par séparateur d'hydrocarbures avant rejet vers le bassin d'orage de capacité 3 700 m<sup>3</sup>, puis vers le milieu naturel en respectant le débit limite. L'impact du projet sur les sols et les eaux souterraines paraît donc maîtrisé.

- **Effets sur l'eau :**



- *Eau potable* : Le projet prévoit une consommation d'eau potable de 2 950 m<sup>3</sup> par an réservés aux besoins du personnel, à l'entretien des locaux et les installations d'incendie.
  - *Eaux usées domestiques* : elles seront évacuées par branchement sur le réseau public en limite ouest de l'emprise et dirigées vers la station d'épuration d'Aussonnelle, commune de Seilh, qui dispose d'une capacité de traitement suffisante.
  - *Eaux pluviales* : Le projet implique une imperméabilisation partielle du terrain, compensée par la création d'un bassin d'orage de 3 700 m<sup>3</sup> surdimensionné pour éviter un débit de rejet trop important en cas d'orage ; le séparateur d'hydrocarbures mis en place en amont du bassin sera de classe 1 garantissant un déversement au bassin exempt de pollution. Le rejet au milieu naturel se fera dans le ruisseau situé en limite est de la parcelle.
  - *Pollutions accidentelles* : En cas d'incendie au niveau du bâtiment AIRLOG 2, les eaux incendie sont susceptibles d'être chargées de produits polluants. Le besoin en rétention des eaux incendie est évalué à 1430 m<sup>3</sup> et la capacité de rétention à près de 2 000 m<sup>3</sup>. Deux vannes de barrage automatiques et manuelles sont implantées sur la canalisation de rejet des eaux vers le bassin de rétention. En cas de sinistre, les eaux stockées seront analysées. Si elles sont polluées, elles seront éliminées comme déchets dangereux par une entreprise spécialisée. Ces dispositions maîtrisent donc les pollutions accidentelles.
- **Effets sur le climat, la qualité de l'air et les consommations d'énergie :**
- *Rejets liés au trafic* : A l'échelle locale, chaque jour, environ 179 PL et 560 VL et utilitaires transiteront par le site. La vitesse sera limitée à 30 km/h sur les voies d'accès et à 20 km/h dans l'enceinte de l'établissement. Les moteurs seront obligatoirement coupés à l'arrêt. Un Plan de Déplacement interne à l'entreprise incitera au covoiturage. A l'échelle de la région, la création de la plateforme en réduisant les distances entre entrepôt logistique et usines d'assemblage devrait permettre une économie de 1 174 173 km pour le fret. L'ORAMIP, association agréée par le ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement pour assurer la surveillance de la qualité de l'air en Midi-Pyrénées a été sollicité pour mesurer l'impact de l'augmentation du trafic sur les polluants atmosphériques sur le domaine d'étude : dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), particules de diamètre inférieur à 10 microns (PM 10) et particules inférieures à 2,5 micron (PM 2,5). Son rapport rendu à la veille de l'enquête publique compare la situation 2015 avec la projection 2018 incluant la mise en service d'AIRLOG 2. Selon ses conclusions, les niveaux de pollution entre ces deux dates restent stables sur le fond urbain et en hausse très limitée en bordure des routes. Pour NO<sub>2</sub> et PM 10, les valeurs réglementaires sont respectées sur tout le domaine d'étude. Pour PM 2,5, si les valeurs cibles et valeurs limites sont respectées, l'objectif de qualité n'est toujours pas atteint comme sur toute l'agglomération toulousaine. Le dossier d'enquête conclue donc que les niveaux de risques sanitaires induits par les rejets atmosphériques avant et après construction du projet AIRLOG 2 sont inférieurs aux valeurs de référence pour le voisinage du site et sont compatibles avec les usages prévus.
  - *Rejets liés aux locaux de charge des batteries* : Le local dédié à la charge des batteries des 50 chariots élévateurs et des 10 transpalettes sera implanté sur la façade nord du bâtiment et aura une superficie de 460 m<sup>2</sup>, avec murs et portes coupe-feu de degré 2 heures, détecteur d'hydrogène à deux seuils et couverture soufflable. Soumis à déclaration au titre de la rubrique n° 2925 des ICPE, il sera conforme aux prescriptions de l'arrêté du 29 mai 2000. Une ventilation mécanique forcée sera installée en toiture ; les eaux résiduelles seront collectées dans un bac étanche. L'hydrogène émis lors de la charge des batteries n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air autour du bâtiment.
  - *Rejets liés au fonctionnement des chaudières* : Les deux chaudières au gaz naturel d'une

puissance maximale de 1 956 kw chacune, situées dans un local ventilé de 56 m<sup>2</sup> en façade nord du bâtiment, produiront l'eau chaude pour le chauffage de l'entrepôt par aérothermes. Elles seront conformes aux normes en vigueur et les gaz de combustion émis n'auront pas d'impact notable sur la qualité de l'air autour du bâtiment.

- *Emission de gaz à effet de serre* : les émissions de GES ont été quantifiées sur une année et uniquement pour les postes fret routier et énergie. En effet, les autres postes restent identiques ou équivalents quelle que soit la situation. Le périmètre de l'étude débute avec le fret entrant (livraisons des fournisseurs) vers les entrepôts logistiques et s'arrête après la livraison des pièces aux FAL. Les émissions les plus importantes sont générées par le fret routier entrant (64 % dans la situation actuelle, 91 % dans la situation future). Le fret interne, du fait du rapprochement entre l'entrepôt et les FAL verra ses émissions considérablement réduites (de 27 % à 2 %). La consommation énergétique n'évoluera pas sensiblement (de 9 % à 7 % des émissions). Quantitativement, la situation future avec le site d'AIRLOG 2 permettra de réduire d'environ 1 625 T/CO<sub>2</sub>e les émissions de GES. Avec une réduction de 33 % des émissions liées aux consommations énergétiques et au fret, l'impact du projet sera donc positif.

- **Effets sur la gestion des déchets** : L'activité logistique produira essentiellement des déchets d'emballages qui seront triés, conditionnés et stockés dans quatre bennes différenciées sous abri. L'enlèvement sera assuré par le prestataire déjà en charge de la collecte pour les sites d'AIRBUS. L'impact du projet sur la gestion des déchets restera donc faible.
- **Effets sur le trafic** : Les voies de circulation les plus proches sont la RD 63 en mitoyenneté ouest et la RD 63E en mitoyenneté nord-ouest. L'accès à AIRLOG 2 se fera depuis le barreau routier. Le projet sera à l'origine d'une augmentation de près de 3 % du trafic de VL et de près de 25 % de PL sur la RD 63 malgré l'utilisation préférentielle du barreau routier par l'essentiel du fret interne. Le dossier conclue à la maîtrise de l'impact du projet sur le trafic.
- **Effets sur le bruit** : Sur le site actuel et futur, l'essentiel du niveau sonore provient de la circulation des véhicules et accessoirement des opérations réalisées à quai. A proximité du site, les autres sources sonores prédominantes sont la circulation des véhicules sur la RD 63 à l'ouest et sur le Barreau Routier au sud. Les mesures prises pour limiter les nuisances sont l'absence de signaux sonores, la limitation de vitesse sur le site, l'arrêt des moteurs des PL en stationnement, la gestion des horaires de livraison et l'édification d'un merlon antibruit face à la ferme du Barquill. Une mission de modélisation de l'ensemble des nuisances sonores a été confiée par AIRBUS à DELHOM Acoustique qui en a tiré le constat suivant en ce qui concerne l'impact prévisionnel du site AIRLOG 1 + extension + AIRLOG 2 : les émergences maximales ont été évaluées à 2,7 dB(A) en période diurne et 1,4 dB(A) en période nocturne donc très inférieures aux valeurs maximales autorisées de respectivement 5 dB(A) et 3 dB(A). Quant aux niveaux de bruit ambiant maximum, ils ont été évalués à 50.3 dB(A) en période diurne et 39.5 dB(A) en période nocturne, soit inférieurs aux valeurs maximales autorisées de 60 dB(A) et de 55 dB(A). Cette modélisation confirme donc que l'impact sur le bruit sera maîtrisé.
- **Effets sur la commodité de voisinage** :  
L'ERP le plus proche du projet est le cimetière suburbain de Cornebarrieu, à l'ouest de la RD 63. Il est protégé par la servitude INT1 qui n'a aucune incidence sur l'installation AIRLOG 2. Un magasin de vente d'équipements de piscine (Cornebarrieu Piscines) est installé au nord-ouest du site, de l'autre côté de la RD 63 E. Les habitations les plus proches

de la plateforme se trouvent au niveau de la ferme du Barquill immédiatement au sud du projet (la plus impactée sur le plan paysager, avec trois propriétaires résidents), à l'est à environ 170 m et au nord-est à environ 180 m des limites de l'emprise AIRBUS. Le volet paysager du projet crée un masque végétal autour des installations, un talus végétalisé au nord de la ferme du Barquill et un nouvel EBC en écran face à l'est. En dehors de la phase de travaux, l'activité du site ne générera ni vibrations, ni odeurs, ni pollution lumineuse. L'impact du projet sur la commodité de voisinage paraît maîtrisé à l'exception de la ferme du Barquill.

- **Effets socio-économiques :** Dans le contexte communal de Cornebarrieu, le projet s'inscrit dans la logique de développement des activités aéronautiques dans l'est de la commune. Au niveau régional, il permet à AIRBUS de consolider le pôle aéronautique en adaptant ses capacités logistiques à la montée en puissance des chaînes d'assemblage des A 320 et A 350 et conforter ainsi sa position de premier employeur régional. Le projet sera créateur d'emplois directs avec un effectif annoncé de 280 employés sur le site.
- **Effets sur la faune, la flore, les espaces et habitats naturels, les sites Natura 2 000 et les équilibres biologiques :** Le terrain de l'emprise du projet présente des enjeux écologiques variés tout en ayant dans son ensemble un intérêt patrimonial faible. Le choix de l'emplacement retenu après étude de trois alternatives tient compte des spécificités de la faune et de la flore locales : l'EBC nord-est fait l'objet d'une mesure d'évitement, la zone humide principale est préservée, la continuité écologique du ruisseau est assurée et le déclassement de la haie sud est compensée par un reboisement au sud de l'EBC. Par ailleurs, le terrain ne se trouve inclus dans aucun périmètre de recensement ou de protection administrative au titre du milieu naturel. La Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique la plus proche se trouve à 1 km à l'ouest du terrain d'implantation et les Zones Natura 2 000 les plus proches sont situées à environ 5 km à l'Est.
- **Effets sur l'agriculture :** Le terrain d'implantation du projet AIRLOG 2 et le terrain situé entre la ferme du Barquill et le bâtiment d'AIRLOG 1, propriété foncière du groupe AIRBUS, étaient exploités en tant que parcelles agricoles jusqu'en 2015. Les travaux prévus ont contraint le groupe à dénoncer le contrat précaire, ce qui entraîne la perte de surfaces cultivées compensées par plusieurs mesures incluant une proposition de remise en culture de près de 15 ha en limite Est du projet et des actions de soutien aux agriculteurs locaux. L'impact du projet sur l'agriculture paraît donc provisoirement maîtrisé.
- **Effets sur la santé :** Selon le dossier, les émissions atmosphériques seront conformes aux règlements en vigueur : « les niveaux de risque calculés pour les récepteurs les plus exposés sont inférieurs aux valeurs de référence, à la fois pour les effets à seuil et les effets sans seuil, pour l'état initial comme pour l'état final du site (avant et après la construction d'AIRLOG 2 ». L'étude complémentaire demandée à ORAMIP, (cf : § ci-dessus « effets sur la qualité de l'air ») confirme que les niveaux de risques sanitaires induits par les rejets atmosphériques avant et après construction du projet AIRLOG 2 sont inférieurs aux valeurs de référence pour le voisinage du site et sont compatibles avec les usages prévus.
- **Effets sur le patrimoine culturel et archéologique :** Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de monument historique mais dans un secteur riche en découvertes archéologiques. Suite à des investigations positives réalisées en début 2016, un arrêté d'intervention de fouille préventive a été pris par le préfet de région (arrêté n° 2016/296 du 29 juin 2016). La fouille archéologique supervisée par le Service Régional de l'Archéologie de Toulouse Métropole s'est déroulée de septembre 2016 à janvier 2017. A la date de clôture

de l'enquête, le SRA a confirmé la fin de l'opération qui n'aura donc pas de conséquence sur la programmation des travaux.

- **Effets générés pendant la phase chantier :** Le maître d'oeuvre prévoit de prendre, pendant la phase des travaux de construction du site AIRLOG 2, toutes les dispositions réglementaires nécessaires pour éviter la pollution de l'air, de l'eau et des sols. Seront également mises en œuvre toutes les mesures visant à limiter l'impact du chantier sur le trafic, sur le niveau sonore et sur la production de déchets. Des clôtures interdiront le chantier et protégeront le cours d'eau et les zones humides.

#### 1.4 Cadre réglementaire de l'enquête publique

**Contexte juridique :** Le propriétaire du terrain et du futur bâtiment AIRLOG 2 est la société STAR REAL ESTATE, filiale de la société AIRBUS OPERATIONS SAS.

STAR REAL ESTATE a désigné AIRBUS OPERATIONS comme la société compétente pour l'application d'une Convention de Maîtrise d'Ouvrage Déléguée constituant juridiquement une délégation de Maîtrise d'Ouvrage.

Ainsi AIRBUS OPERATIONS SAS est désigné mandataire et s'oblige envers STAR REAL ESTATE à procéder et à faire procéder à la réalisation de l'ouvrage et aux opérations juridiques, administratives et financières concourant à la réalisation du pôle logistique AIRLOG 2 situé au lieu-dit « Barquil » à Cornebarrieu.

La société AIRBUS OPERATIONS SAS, dûment habilitée à la mise en service et à l'exploitation d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, est désignée exploitante du futur pôle logistique AIRLOG 2.

**Cadre réglementaire :** La 3<sup>e</sup> modification du PLU de la commune de Cornebarrieu opposable depuis le 30 juin 2016 maintient le terrain d'implantation du projet en zone A. Suite à la mise en compatibilité demandée par enquête publique de juin-juillet 2016 qui a rendu un avis favorable à la réalisation du projet de construction du pôle logistique AIRLOG, ce terrain est maintenant classé en zone 3Aub. Cette zone est destinée à l'accueil d'activités aéronautiques de logistique conformément aux orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) local qui prévoit notamment d'accueillir des activités aéronautiques diverses dans le prolongement de la ZAC AéroConstellation, tout en protégeant et valorisant les espaces naturels.

La totalité du foncier étant la propriété d'AIRBUS, l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) n'est pas nécessaire.

L'opération comportant une surface de plancher supérieure à 40 000 m<sup>2</sup>, la demande de permis de construire doit être assortie d'une étude d'impact qui est confondue avec l'étude d'impact imposée pour la demande d'autorisation d'exploiter une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement. En effet le projet AIRLOG 2 est soumis à autorisation pour les rubriques :

- 1510 : stockage de matières, de produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts ;
- 2663 : stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50 % de polymères.

La société AIRBUS pourra être amenée à stocker dans les cellules de l'établissement des produits dangereux classés sous d'autres rubriques de la nomenclature ICPE (4510, 4511, 4331, 4320, 4440, 4441, 4725, 4734, 4220-3, 4802-2a, 4802-2b), sans que les seuils de déclaration des différentes rubriques soient dépassés.

Le projet fait l'objet d'une enquête publique unique relative à la demande de permis de construire et relative à la demande d'autorisation d'exploiter une ICPE.

Conformément à l'article L.122 du code de l'Environnement, l'étude d'impact doit prendre en compte le projet de dévoiement de la canalisation de gaz appelé « déviation de Cornebarrieu » porté



par TIGF ; il s'agit de travaux de déplacement vers le sud d'une canalisation de gaz DN 250 qui traverse actuellement l'emprise afin qu' AIRBUS dispose d'un foncier capable d'accueillir si nécessaire de nouveaux besoins logistiques. Ce dévoiement fera l'objet d'une enquête publique de DUP prévue courant 2017, car il impacte des parcelles privées.

**Enfin le projet est soumis aux contraintes imposées par plusieurs servitudes et plans de protection :**

- Servitude T5 de dégagement de l'aerodrome de Toulouse Blagnac,
- Servitude PT2 relative aux transmissions radioélectriques (2 faisceaux hertziens et 1 liaison troposphérique) ;
- Servitude INT1 générée par le cimetière urbain ;
- Servitude PM1 résultant du Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles ;
- Servitude I3 liée à la canalisation de gaz DN 250 Léguevin-Cornebarrieu qui traverse l'emprise.

Par ailleurs, le site n'est pas implanté dans les zones d'aléas du PPRI en cours d'élaboration et n'est situé dans aucun périmètre de PPRT.

Enfin, la ligne électrique HT traversant le terrain du projet a été démontée récemment

### 1.5 Composition du dossier soumis à enquête

Le dossier d'enquête dont les pièces sont répertoriées ci-dessous a été réalisé par AECOM France, bureau d'Aix-en-Provence pour GBPM :

- **Arrêté préfectoral** de mise à enquête publique unique relatif à la demande d'autorisation de construire et d'exploiter une plate-forme logistique sur la commune de Cornebarrieu, déposée par la société « AIRBUS OPERATIONS SAS » (arrêté n° du 8 décembre 2016 signé par le préfet de Haute-Garonne) ;
- **Avis d'enquête publique** du 08 décembre 2016 (DDT 31) ;
- **Dossier de demande de permis de construire** du 9 septembre 2016 déposé par Star Real Estate, composé des pièces réglementaires PC1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 13, 16,16-1, 25 et plans complémentaires sécurité incendie et proximité radar ;
- **Résumé non technique** du 6 octobre 2016 (nov 2015) : 37 pages et une annexe ;
- **Dossier Administratif** du 16 septembre 2016 : 37 pages et deux plans ;
- **Notice Hygiène et Sécurité** du 16 septembre 2016 : 37 pages ;
- **Etude d'impact** du 06 octobre 2016 ;15) : 257 pages et 9 annexes :
  - A - Etude géotechnique ;
  - B - Diagnostic de pollution des sols, GINGER, déc 2015 ;
  - C - Etude hydraulique et hydrologique, SCE aménagement et environnement, février 2016 ;
  - D - Etude acoustique, septembre 2016 ;
  - E - Etude agricole, SCE Aménagement et environnement, mars 2016 ;
  - F - Diagnostic faune-Flore, G Garbaye-conseil en environnement, juillet 2016 ;
  - G - Diagnostic pédologique pour la caractérisation des zones humides, SCE Aménagement et Environnement, février 2016 ;
  - H - Evaluation qualitative des risques sanitaires , AECOM France septembre 2016
  - I- Courriers relatifs à l'avis sur l'état définitif de l'installation ;
- **Etude des dangers du 16 septembre 2016** : 98 pages et 5 annexes :
  - A - Accidentologie ;
  - B - Fiche de données sécurité du méthane ;

- C - Analyse du risque foudre ;
- D - Tableaux APR ;
- E - Plan des moyens incendie assorti des plans SI-01, 02, 03, 04 et 05 ; SPK-01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08 et 09 ;
- **Avis de l'Autorité Environnementale** du 30 novembre 2016 ;
- **Arrêté n° 2016/296 du préfet de région** du 29 juin 2016 portant prescription de la réalisation d'une fouille archéologique ;
- **Complément au dossier d'autorisation d'exploiter une ICPE** du 15 décembre 2016
- **Avis complémentaires :**
  - DREAL du 14 octobre 2016,
  - Conseil départemental du 9 novembre 2016,
  - SDIS du 05 décembre 2016 ,
  - ENEDIS du 28 septembre 2016,
  - Direction Générale de l'Aviation Civile du 27 octobre 2016,
  - ARS du 10 novembre 2016,
  - TIGF du 18 novembre 2016,
  - Direction Cycle de l'eau du 04 novembre 2016,
  - Collecte déchets du 29 septembre 2016.
- **Avis des conseils municipaux :**
  - Projet d'avis du CM de Colomiers (non daté) : avis favorable assorti de 5 propositions ;
  - Projet d'avis du CM de Toulouse du 9 février 2017 : avis favorable assorti d'un regret ;
  - Avis du CM de Cornebarrieu du 2 février 2017 : avis favorable ;
  - Avis du CM de Blagnac : pas de délibération, la commune ne s'estimant pas impactée par le projet.

## 2 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

### 2.1 Concertation préalable à l'enquête publique

Les projets soumis à enquête publique au titre d'une demande de permis de construire et demande d'autorisation d'exploiter ne sont pas concernés par l'obligation de réaliser une concertation préalable avec le public, et celle-ci n'a pas eu lieu.

### 2.2 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision E160000226/31 du 24 octobre 2016, Le président du Tribunal Administratif de Toulouse a désigné Monsieur Jean-Guy Gendras comme commissaire enquêteur titulaire et Monsieur Christian MARTY comme suppléant.

### 2.3 Arrêté de mise à enquête publique

Par arrêté n° 156 du 08 décembre 2016, le préfet de la Haute-Garonne a prescrit l'enquête publique unique, de durée 34 jours, du 5 janvier au 07 février 2017 inclus. La rédaction de l'arrêté a fait l'objet et d'une concertation avec le commissaire enquêteur.

### 2.4 Information du public

- **Publications dans la presse :** L'avis d'enquête est paru dans La Dépêche du midi du 15 décembre 2016 et du 06 janvier 2017 et dans L'Opinion Indépendante du 16 décembre 2016 et du 6 janvier 2017.

- **Affichage** : L'avis d'enquête a bien été affiché :

- en mairie de Toulouse et dans toutes les mairies de quartier de la ville et à l'accueil du Capitole de même que sur le site internet de la mairie ( certificat du 9 février 2017) ;
- en mairie de Cornebarrieu, sur le panneau extérieur de la mairie aux services techniques, sur le lieu du projet (cinq affiches A2 fluo) et sur le site internet de Cornebarrieu ( certificat et attestations du 15 décembre et du 20 décembre 2016 et du 7 février 2017 ; constatation du commissaire enquêteur) ;
- pas de certificat d'affichage de la part des communes de Blagnac et Colomiers mais confirmation orale de l'affichage.

- **Dossier sur internet** : L'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique, l'avis d'enquête et le résumé non technique étaient consultables sur le site internet de la préfecture de Haute-Garonne dès le 19 décembre 2016.

### **2.5 Mise en place des dossiers d'enquête**

Le commissaire enquêteur a reçu l'essentiel du dossier d'enquête avec des délais très larges (7 semaines avant le début de l'enquête), exception intéressante qui mérite d'être soulignée. Un dossier d'enquête a été déposé dans chacune des quatre mairies de Cornebarrieu, Colomiers, Blagnac et Toulouse, communes inscrites dans le rayon de 2 km.

Un seul registre d'enquête a été mis en place en mairie de Cornebarrieu ; l'avis du commissaire enquêteur qui souhaitait la présence d'un registre auprès de chaque dossier d'enquête n'a pas été suivi par la DDT 31. Cependant une adresse internet précisée dans l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête permettait au public d'adresser ses observations.

## **3 DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

### **3.1 Ouverture de l'enquête**

Le siège de l'enquête étant la mairie de Cornebarrieu, le commissaire enquêteur y était présent le 5 janvier à 09 h 00 à l'ouverture de l'enquête pour vérifier la complétude du dossier d'enquête et côter et parapher le registre. Une salle de réunion lui était réservée au rez-de-chaussée de la mairie annexe et sa présence était signalée par un affichage visible.

### **3.2 Déroulement des permanences**

L'intégralité des cinq permanences de trois heures prescrites par l'arrêté préfectoral ont été tenues par le commissaire enquêteur dans les conditions de temps et de lieux prévues :

- Jeudi 5 janvier de 09 h à 12 h ;
- Jeudi 12 janvier de 14 h à 17 h ;
- Mercredi 18 janvier de 09 h à 12 h ;
- Jeudi 26 janvier de 14 h à 17 h ;
- Mardi 7 février de 14 h à 17 h.

Durant ces permanences, outre les trois entretiens avec des responsables du projet venus prendre contact avec le commissaire enquêteur ou lui apporter sur sa demande des réponses à des questions préalables, six personnes venues s'informer ou présenter des observations ont été reçues ; une seule d'entre elles a déposé un document écrit avec un dossier photos au nom d'une association.

### **3.3 Incidents survenus en cours d'enquête**

Aucun incident n'est survenu durant les permanences du commissaire enquêteur ni n'a été porté à sa connaissance.

Il convient néanmoins de préciser que les avis d'enquête placés initialement autour du site du projet et bien que visibles du domaine public, n'étaient pas au format réglementaire A2 fluo jaune ; la rectification a été apportée dès le 12 janvier 2017.

### **3.4 Visites des lieux**

La présentation officielle du projet par l'équipe AIRBUS en charge du dossier suivie de la visite de l'entrepôt AIRLOG 1 n'a pu être programmée que le 12 janvier. Elle s'est déroulée dans les bureaux du site AIRLOG 1 en présence d'une équipe interdisciplinaire particulièrement compétente de 7 cadres du Groupe AIRBUS.

Toutes les questions posées ont reçu une réponse précise et détaillée. La visite de l'entrepôt AIRLOG 1 a permis de visionner par analogie le projet AIRLOG 2 et d'en comprendre la conception et le fonctionnement logistique.

### **3.5 Entretiens particuliers**

L'équipe AIRBUS en charge du projet AIRLOG 2 s'est montré à l'écoute pendant toute la durée de l'enquête, avec le souci de répondre rapidement aux questions posées. Le commissaire enquêteur a été sensible à cette coopération et à ces échanges informels qui lui ont simplifié la tâche.

Il en a été de même avec la mairie de Cornebarrieu dans le domaine de la demande de permis de construire.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur a pris contact avec plusieurs responsables d'administrations dont la DREAL, le SDIS, Toulouse Métropole, la DRAC, le Directeur Général des Services de la mairie de Cornebarrieu qui, pour la plupart, ont répondu à ses questions écrites ou orales.

### **3.6 Clôture de l'enquête**

La présente enquête a été clôturée le 07 février à 17 h 00 et le registre d'enquête a été clos et récupéré par le commissaire enquêteur. Simultanément, la DDT 31 a confirmé qu'aucun message relatif à l'enquête n'avait été envoyé à l'adresse électronique dédiée pendant la durée de l'enquête.

Le procès verbal de déroulement de l'enquête a été adressé au pétitionnaire avec son accord par courrier électronique et par voie postale le samedi 11 février 2017.

Son mémoire en réponse( 19 pages) a été réceptionné par le commissaire enquêteur le vendredi 17 février 2017 par internet et la version papier lui est parvenue le 21 février.

## **4 COMPTABILITE DES OBSERVATIONS**

### **4.1 Résumé comptable**

Six personnes se sont présentées aux permanences du Commissaire enquêteur. Trois d'entre elles venues s'informer sur l'état du projet n'ont pas souhaité inscrire d'observations au registre. Les trois autres ont noté des observations précises résumées au paragraphe suivant. L'une d'elles, s'exprimant au nom d'une association, a déposé un courrier plus détaillé. Il en ressort que si toutes reconnaissent l'intérêt régional du développement des activités d'AIRBUS, elles ne manquent pas de critiquer le



déficit en concertation, le mépris des intérêts particuliers, le retard dans les mesures d'accompagnement ou de compensation, notamment le désenclavement routier du secteur, et les risques de pollution.

#### **4.2 Classement des observations du public**

Les trois personnes ayant présenté des observations s'inquiètent et déplorent prioritairement :

- les nuisances routières et sonores, notamment de nuit, engendrées par le trafic poids lourds, qui vont s'aggraver ;
- l'absence d'un accès dédié AIRLOG 2 pour les PL à partir de la RD 63 ;
- le dévoiement prochain de la canalisation de gaz qui traversera plusieurs parcelles privées ;
- l'implantation prévisible d'installations futures au sud et à l'est de la ferme du Barquill ;
- la suppression de débouchés de chemins ruraux ;
- le manque de concertation et d'information des habitants limitrophes sur le projet et ses modalités de réalisation ;
- le manque de savoir vivre des responsables des fouilles archéologiques dont les travaux ont gêné l'accès des riverains ;
- l'insuffisance des infrastructures routières et des liaisons transports en commun ;
- la politique d'encerclement de la ferme du Barquill qui vise à déprécier ce foncier ;
- la mise en compatibilité du PLU qui favorise une entreprise privée au détriment des particuliers ;
- le mirage des promesses d'embauches jamais tenues...

Ces questions ou observations, au nombre de douze, sont regroupées par auteur dans le procès verbal d'enquête adressé au pétitionnaire.

#### **4.3 Observations du commissaire enquêteur**

Suite à l'analyse du dossier d'enquête, à la réunion de présentation du projet, à la visite du site et aux échanges avec le public reçu et avec les PPA, le commissaire enquêteur a jugé utile de rajouter quinze questions, dix en relation avec la demande de permis de construire et cinq relatives à la demande d'exploiter l'ICPE.

#### **4.4 Observations des Conseils Municipaux**

Deux des quatre conseils municipaux appelés à délibérer sur le projet ayant émis des propositions précises, le commissaire enquêteur a jugé opportun de les soumettre à l'avis du maître d'ouvrage.

### **5 EXAMEN DES OBSERVATIONS**

#### **5.1- Présentation des observations**

Vu le faible nombre d'observations, il n'a pas été jugé utile de les regrouper par thèmes dans le procès verbal. Ce sera le cas dans les conclusions. Elles apparaissent donc par origine et par auteur : questions du public, questions du commissaire enquêteur, observations des Conseils Municipaux. Les principales observations de l'Autorité Environnementale et des PPA sont reprises dans les questions du Commissaire enquêteur.

Le procès verbal d'enquête et le questionnaire adressé au Maître d'ouvrage sont joints en annexe du rapport.

## **5.2 - Procès verbal de notification au pétitionnaire, Mémoire en réponse et commentaires du commissaire enquêteur**

Le Mémoire en réponse respectant scrupuleusement le cadre du questionnaire et chaque question y recevant une réponse, il est reproduit intégralement ci-dessous. Les réponses du pétitionnaire figurent en caractères italiques ; elles sont suivies du commentaire du commissaire enquêteur en caractères gras précisant si la réponse paraît satisfaisante ou si une discussion complémentaire s'impose dans les conclusions.

### **● OBSERVATIONS DU PUBLIC**

---

#### **11 Observations de Monsieur MANREUBIA Antoine et Madame, chemin du caillou gris, Cornebarrieu.**

- **Remarque 111 : dévoiement de la conduite de gaz** : Le futur tracé prévoit la traversée de ma parcelle 461, et en condamne l'avenir immobilier. Je demande que le raccordement s'effectue sur la parcelle 178, propriété d'AIRBUS, à l'angle N-O de ma parcelle 461

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*La remarque concerne la déviation de la conduite de GAZ TIGF( Transport Infrastructures Gaz France), qui fait l'objet d'une DUP en cours, dont une Enquête Publique sera menée en juin 2017.*

*A ce stade, le tracé de la conduite de gaz a été étudié par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement , et TIGF (, afin de minimiser les impacts sur le foncier concerné par le Déclaration d'Utilité Publique du dévoiement de la conduite de gaz.*

*Néanmoins, connaissant désormais l'impact lié au dévoiement de la conduite de gaz entre les parcelles AL461 et AL462 de même propriété, AIRBUS étudie actuellement avec TIGF la modification du tracé de la conduite de gaz proposé dans le cadre de la DUP en cours.*

**Avis du commissaire enquêteur : cette observation est donc prise en compte et renvoie à la future enquête publique de Déclaration d'Utilité Publique.**

- **Remarque 112 : destination des parcelles centre-est AL 178 et 172 appartenant à AIRBUS ?**

Le dossier de demande de mise en compatibilité du PLU faisait état d'un projet d'extension en deux temps : 2018 ( les 4,3 ha d'AIRLOG 2) et 2020 (2,2 ha). Est-il prévu ou envisagé de construire sur les parcelles 172 et 178?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*En ce qui concerne la parcelle AL178, de propriété AIRBUS depuis décembre 2008 et située en bordure du chemin de Caillou Gris à l'Est de la propriété AIRBUS, aucun besoin n'est identifié à ce jour quant à une exploitation éventuelle de ces parcelles à court ou moyen terme.*

*De plus, les parcelles côté RD63 situées à l'ouest de la propriété AIRBUS, seront privilégiées à la parcelle AL178, pour répondre au besoin d'expansion de l'activité logistique, directement lié aux cadences de production AIRBUS.*

*Enfin, la parcelle AL178 ainsi que les parcelles AL176, AL177, AL179, AL180, AL467 et partiellement les parcelles AL217, AL478, AL481, seront préservées pour les trois prochaines années conformément à l'engagement d'AIRBUS auprès de la SAFER et des agriculteurs exploitants ces terrains. La convention de mise à disposition des terrains auprès de la SAFER est en cours de finalisation pour 14,6 hectares de terres à cultiver, de propriété AIRBUS.*

*En revanche, la parcelle AL172 n'étant pas de propriété AIRBUS, aucune visibilité sur le devenir de ce terrain ne peut être formulée par l'entreprise.*

**Avis du commissaire enquêteur : il prend acte de cette déclaration : pas de projet identifié sur les parcelles en limite est ; priorité sera donnée aux parcelles au sud de la ferme de Barquill pour les extensions futures.**

**- Remarque 113 : destination du chemin de Sabatere ?** L'extension prévisible à moyen terme des bâtiments sur les parcelles Est de l'emprise AIRBUS suppose logiquement la recherche d'une deuxième voie directe vers les usines d'assemblage. A-t-on envisagé d'agrandir le chemin de Sabatere riverain de mes parcelles 131, 461, etc ?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*AIRBUS n'est pas en mesure de définir le plan d'aménagement du territoire dans la zone de Barquill. Bien que l'entreprise industrielle soit un facteur majeur d'expansion de l'urbanisation dans la zone, le domaine public lié au chemin communal de la Sabatere, est de la responsabilité de la Commune. Ainsi, la mairie de Cornebarrieu et Toulouse Métropole en charge de l'entretien des voies publiques, seront à même de répondre au devenir du chemin de la Sabatere.*

*En tout état de cause, AIRBUS privilégiera l'accès à l'éventuel site AIRLOG « Est », depuis sa desserte privée déjà existante, et n'aura pas besoin de mettre en place une deuxième voie d'accès direct vers les chaines d'assemblages finales d'AIRBUS.*

**Avis du commissaire enquêteur : Donc acte, l'extension éventuelle du bâti sur les parcelles Est ne nécessitant pas l'ouverture d'une deuxième voie de desserte vers les FAL.**

**- Remarque 114 : statut du chemin du cailloux gris?**

Ce chemin est condamné au nord et au sud (barreau) depuis quatre ans. La commune n'était-elle pas en devoir de maintenir ce chemin rural ouvert ?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*Comme précisé pour le Chemin de la Sabatere, le chemin de Caillou Gris est de responsabilité communale, seule la Mairie de Cornebarrieu pourra répondre aux accès condamnés du Nord et du Sud du chemin.*

*Néanmoins, en connaissance de cause, AIRBUS a réalisé un barreau routier en continuité du chemin de Caillou Gris et a pu effectivement constater l'impasse du chemin au sud en limite communale de Cornebarrieu et Colomiers (voie sans issue).*

*Il semble qu'historiquement ce chemin communal ait été créé pour donner accès aux parcelles de propriété différentes. La fonction première du chemin est donc pleinement définie dans l'accès aux parcelles existantes sur le territoire du lieu-dit de Barquill, le Chemin n'a pas vocation à être une voie sans issue, mais garantit l'accès aux parcelles existantes dans le secteur.*

*Concernant l'accès Nord du chemin de Cailloux Gris, il semble quant à lui avoir été condamné par le développement de l'espace boisé classé en limite Nord du chemin.*

*En définitive, le Chemin de Caillou Gris, chemin communal, est maintenu ouvert tout du long conformément à sa fonction première ; et l'entreprise AIRBUS n'entrave pas son accessibilité.*

*En dépit des conclusions susmentionnées, seule la Commune de Cornebarrieu pourra apporter une réponse claire et précise sur la fonction du chemin ne débouchant pas sur des voies publiques, ni au Nord, ni au Sud.*

**Avis du commissaire enquêteur : la question relève de toute évidence de la compétence de la commune de Cornebarrieu dont l'attention mérite d'être appelée sur ce point**

**12 Observations de Monsieur de MONTFORT, domaine du Carrousal, route de Cornebarrieu,**

### **31770 Colomiers.**

**Remarque 121 : demande la réalisation d'un accès PL dédié à AIRLOG 2 à partir de la RD 63 pour alléger le trafic PL sur le barreau.** Motif : les propriétés riveraines au sud du barreau (huit familles) sont déjà très impactées par le trafic PL, la gêne principale étant le bruit provoqué par les nouveaux ralentisseurs posés sur le barreau et par l'usage immodéré des klaxons des PL surtout aux heures nocturnes.

**R (réponse du pétitionnaire) :**

*L'augmentation du trafic sur la RD63, suite à la mise en service d'AIRLOG II, sera de +24,8% pour le trafic PL, avec un impact aux heures de pointe, et tous véhicules confondus, de +3,8% en moyenne (cf. Etude d'impact environnementale jointe au dossier mis en Enquête Publique). Ce trafic ne permettant pas une saturation de la RD63, ni du giratoire à l'entrée d'AIRLOG I, il a été préconisé par Toulouse Métropole de préserver un seul accès aux sites AIRLOG (AIRLOG I et AIRLOG II).*

*En effet, l'augmentation du trafic et la mise en place d'une nouvelle sortie PL coté RD63, ne favorisant pas la réduction des nuisances dans la zone, ni la sécurité routière ; un accès direct d'AIRLOG II depuis la RD63 a été refusé par les Autorités publiques en charge de la gestion des voies publiques dans la zone.*

*En revanche, AIRBUS met tout en œuvre pour limiter au maximum les nuisances liées au trafic routier notamment PL, dans la zone.*

*Un rappel du règlement intérieur à appliquer dès la sortie du rond-point et sur l'ensemble de la propriété AIRBUS, est fait régulièrement pour sensibiliser le personnel exploitant.*

*Des ralentisseurs ont récemment été mis en place à deux niveaux du barreau routier devant AIRLOG I. Ces derniers ont été placés de sorte à limiter la vitesse aux abords du site, sécurisant ainsi la circulation. Ce dispositif de type « bande rugueuse » a été choisi en lieu et place des classiques ralentisseurs de type « dos d'âne », incompatibles avec le transport de pièces avions (fortes secousses).*

*De plus, des panneaux signalétiques interdisant l'avertisseur sonore dans la zone doivent être mis en place dans les prochaines semaines, ainsi que des panneaux signalant la présence d'équidés.*

*En définitive, seul un accès pompier sur la RD63, permettant l'accès direct au futur AIRLOG II, a été autorisé par les Autorités afin de permettre un second accès au bâtiment conformément à la réglementation en vigueur en matière de sécurité incendie.*

*AIRBUS mettra tout en œuvre afin de réduire et limiter les nuisances potentielles futures liées à l'augmentation du trafic, et se mettra en lien régulièrement avec les propriétaires voisins afin de prendre en compte les éventuelles remarques ou faits pouvant permettre de mettre en place de nouveaux dispositifs de dissuasions quant à la sécurité et la tranquillité des personnes présentes aux abords du site.*

**Avis du commissaire enquêteur : Réponse satisfaisante au regard des contraintes de sécurité routière sur la RD 63. Les efforts pour la réduction des nuisances sonores sur le barreau routier semblent adaptés : les bandes rugueuses sont des solutions reconnues pour réduire la vitesse des PL même si elles génèrent des nuisances sonores propres. L'interdiction des avertisseurs sonores est une mesure attendue et le commissaire enquêteur recommande la mise en place urgente de ces panneaux signalétiques. Par ailleurs, il encourage la proposition d'AIRBUS de se mettre en lien régulièrement avec les propriétaires voisins afin de prendre en compte les éventuelles remarques ou faits pouvant permettre de mettre en place de nouveaux dispositifs de dissuasions quant à la sécurité et la tranquillité des personnes présentes aux abords du site. ; (cf : dossiers conclusions PC et ICPE).**



**- Remarque 122 : dévoiement de la conduite de gaz :** Le futur tracé prévoit la traversée de ma parcelle 181, ce qui la rendra invendable à l'issue. Je suis favorable à une transaction à l'amiable raisonnable.

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*Le futur tracé de la déviation de la conduite de GAZ TIGF a été étudié par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, et TIGF (Transport Infrastructures Gaz France), afin de minimiser les impacts sur le foncier concerné par la Déclaration d'Utilité Publique du dévoiement de la conduite de gaz, dont une Enquête Publique sera menée en juin 2017.*

*Ainsi, le nouveau tracé de la canalisation gaz, passant au sud de la parcelle AL181, située en zone Agricole du PLU de Cornebarrieu, ne remet pas en cause une exploitation agricole possible sur ladite parcelle.*

*En effet, le passage d'une canalisation de gaz en souterrain n'implique pas une inexploitation du terrain en surface.*

*Aussi, AIRBUS tient à rappeler qu'un désaccord sur la vente de ladite parcelle, a déjà eu lieu en 2008 lors de l'acquisition des terrains, actuellement de propriété AIRBUS zone de Barquil à Cornebarrieu.*

*En 2016, AIRBUS a repris contact avec le propriétaire, lors de la phase étude de ce dévoiement de canalisation gaz pour négocier un éventuel achat de ladite parcelle, sans suite favorable.*

**Avis du commissaire enquêteur : désaccord qui, en l'absence d'accord à l'amiable préalable, sera traité lors de l'enquête publique de DUP.**

**13 Observations de Monsieur SOVRAN, président de l'association Cornebarrieu à l'écoute" domaine du Barquil - Cornebarrieu.**

**- Remarque 131 : déficit d'information et de propositions :** Je parle au nom des propriétaires du Barquil : nous n'avons pas été consultés sur l'extension du projet ni sur les propositions de rachat. Je déplore ce manque de concertation élémentaire qui aurait évité notre opposition. Pourquoi dans ce secteur? Quels délais de construction? Où vont être transférées les terres agricoles perdues? Quelles mesures prévues pour réduire les nuisances en tous genres?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*Historiquement, les négociations engagées à l'époque de l'achat des terrains voisins, actuellement propriété d'AIRBUS, n'ont pas aboutis à une acquisition desdites parcelles d'assise de la Ferme du Barquil en 2008.*

*Par la suite, aucune négociation n'a été réengagée avant le démarrage du présent projet AIRLOG II. La société AIRBUS ne s'est rapprochée formellement des riverains présents dans la zone, qu'après le retour positif des Autorités Publiques sur la Déclaration de Projet portant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Cornebarrieu.*

*AIRBUS étant propriétaire, depuis décembre 2008, des terrains présentés lors de la Déclaration de Projet déposée auprès de la Métropole toulousaine en décembre 2015 ;*

*Et faisant face au besoin en matière de surface logistique eu égard à :*

- l'augmentation des cadences des programmes A350, A320 et A330,*
- l'arrivée de nouvelle activité telle que l'aménagement cabine de l'A320 ;*

*AIRBUS a dû concevoir de nouvelles stratégies logistiques afin de garantir la bonne tenue de son carnet de commande, l'optimisation de ses zones de stockages et, d'acheminements des pièces avions.*

*En l'occurrence ici, et suivant le retour d'expérience d'AIRLOG I, la mutualisation de la logistique proche des chaînes d'assemblage, sur le secteur de Barquill à Cornebarrieu, a favorisé une livraison rapide des pièces tout en limitant le trafic routier à l'échelle nationale. L'installation d'AIRLOG II proche des sites des chaînes d'assemblage d'AIRBUS, permet une économie de rejet de CO2 pour plus d'un million de kilomètres (cf. Etude de pollution de l'air – Bilan Carbonne).*

*Comme pour AIRLOG I, le délai de construction du projet AIRLOG II est de 12 à 18 mois avant livraison du bâtiment. Sa mise en exploitation sera progressive entre le deuxième et troisième trimestre 2018.*

*Conformément à l'avis de la Chambre de l'Agriculture émis en mai dernier dans le cadre de la demande de mise en compatibilité du PLU suite à la déclaration de projet, AIRBUS est en lien régulier avec les Autorités pour mener à bien une démarche d'accompagnement au développement des terrains agricoles en secteur dédié. Le projet n'étant pas soumis au Décret en vigueur en matière de compensations agricoles, AIRBUS tient tout de même à mettre en place une compensation satisfaisant aux volontés politiques publiques, de préserver les secteurs agricoles français. Ainsi, AIRBUS est actuellement en discussion avec la Chambre de l'Agriculture pour définir et acter précisément une compensation visant à développer et pérenniser l'agriculture responsable.*

*Ainsi, comme précisé en page 228 de l'étude d'Impact Environnementale, AIRBUS met en place des Actions concrètes pour le développement et la pérennité de l'Agriculture locale, à savoir :*

Nature de la mesure	Acteur	Avancement	Intérêt pour le milieu agricole
Proposition formulée auprès de la SAFER de remise en culture d'une partie de la parcelle de près de 15 ha (deux secteurs de 9,2 et 5,4 ha - Cf. Figure 82 ci-après)	AIRBUS Opérations / SAFER	Action engagée	Reprise d'une partie de la surface pour l'exploitation agricole
Soutien à l'association ADLFA pour la lutte contre les effets de la grêle : AIRBUS participe au fonctionnement de cette association et à son maintien en activité	AIRBUS Opérations	Action engagée	Tous les agriculteurs, viticulteurs, arboriculteurs et maraichers, couverts par le réseau de cette association, vont bénéficier de ce niveau de protection vis-à-vis de leurs cultures
Mise en place d'un « marché » tous les jeudi midis où des producteurs locaux viennent vendre leur production et proposer des paniers	CE AIRBUS	Action démarrée Engagement supplémentaire pour pérenniser et étendre cette action	Maraichers locaux
Extension de la démarche ci-dessus à la fourniture des restaurants AIRBUS	CE AIRBUS	En cours de réflexion (appel d'offre)	Maraichers locaux

AIRBUS prévoit la mise en place d'un merlon paysager tout le long de la propriété riveraine de sorte à limiter les impacts visuels et sonores sur les propriétés voisines d'AIRLOG II.

De plus, l'espace boisé classé en partie Est des terrains de Barquill de propriété AIRBUS, a été étoffé de 4000m<sup>2</sup>, 75 Sophora du Japon et 75 chênes ont été plantés, afin de réduire l'impact direct d'AIRLOG II sur les propriétés situées à l'EST de Barquill de sorte à créer un écran végétal et assurer la mixité urbaine du lieu-dit. Un enrichissement des essences présentes au sud du bâtiment AIRLOG II et à l'Ouest d'AIRLOG I, assurera également la pérennité des bosquets existants (cf. Etude d'Impact Environnemental – page 125).

Les impacts sonores seront traités par la plantation de végétaux et notamment la mise en place du merlon paysager en limite Nord de la Ferme de Barquill (cf. Etude d'Impact – Annexe D - Etude Acoustique)

Egalement, le fait de réaliser un seul accès pour tout le site AIRBUS zone de Barquill, permet de réduire les points d'impact liés au trafic routier, celui-ci étant centralisé au sud de Barquill et géré exclusivement par voie privée au niveau du Barreau de Barquill entre la RD63 et l'Avenue Latécoère.

Enfin, l'ensemble de la conception des bâtiments et aménagements extérieurs, sont pensés de sortes à limiter les impacts sur les riverains et l'environnement proche et lointain. Pour rappel, AIRLOG I et AIRLOG II doivent répondre à des autorisations d'exploitations



définis par Arrêté Préfectoral et chacun des projets doivent prendre en compte l'évitement et la compensation des impacts sur le milieu environnant. Ces impacts ayant été étudiés sur l'ensemble de la zone de Barquil, les mesures d'évitement et de compensation sont appliquées à l'échelle d'un site, en complément de chacun des bâtiments.

**Avis du commissaire enquêteur : réponse jugée satisfaisante, tant en ce qui concerne les justifications des démarches et précautions amont que pour l'éventail de mesures compensatoires ou d'évitement.**

**- Remarque 132 : enclavement du domaine du BARQUIL :** je constate un encerclement progressif du domaine du Barquil par les constructions successives d'AIRBUS ; j'interprète cette manœuvre comme la volonté de dévaloriser à terme l'immobilier du Barquil pour nous contraindre à vendre à bas prix.

*Comme mentionné plus haut en réponse à la remarque 131, l'acquisition desdits terrains n'ayant pu se conclure en 2008 à l'époque de l'acquisition de l'ensemble des terrains mitoyens.*

*AIRBUS réalise les opérations d'aménagement dont il a aujourd'hui la propriété.*

**Avis du commissaire enquêteur : Les opérations d'aménagement de l'emprise AIRBUS ne semblent pas contrevenir aux règlements des documents d'urbanisme en vigueur.**

**- Remarque 133 : maintien du classement en Na de l'enclave du BARQUIL :** lors de la mise en compatibilité du PLU de Cornebarrieu : je regrette que nos parcelles n'aient pas été classées en 3Aub ou 6 Aub comme l'a été la totalité de l'emprise d'airbus. Il y a bien deux poids et deux mesures au détriment des particuliers. On peut comprendre les dirigeants de la mairie intéressés par les taxes énormes à percevoir... Je signale que cette modification du PLU fait l'objet de deux recours gracieux.

**R (réponse du pétitionnaire) :**

*La modification du PLU sur ce secteur, intervient dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Cornebarrieu, suite à une Déclaration Préalable déposée par AIRBUS auprès de la Métropole toulousaine en décembre 2015. La Déclaration de Projet n'étant pas strictement réservée à un projet public, le projet d'AIRLOG II et des différentes phases possibles sur l'ensemble des terrains de propriété AIRBUS zone de Barquil à Cornebarrieu, a été présenté et accepté par l'ensemble des personnes publiques associées en mai 2016.*

*A la suite de cette acceptation, une Enquête Publique a été ouverte pour la mise en compatibilité du PLU de Cornebarrieu eu égard au projet déposé par AIRBUS, développant ainsi le secteur de Barquil pour favoriser une urbanisation de la zone et le développement des infrastructures en conséquence.*

*En définitive, le projet portant uniquement sur des terrains de propriété AIRBUS, la mise en compatibilité du PLU liée directement à la déclaration de projet ne pouvait qu'accorder une modification de zonage sur les terrains d'assise du projet AIRBUS.*

*Néanmoins, comme susmentionnée, l'urbanisation de la zone étant en développement, AIRBUS en collaboration avec les Autorités publiques en charge de la mise en place prochainement d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, Habitat (PLUiH), a proposé une modification de zonage de la zone Na concernant directement les trois propriétaires de la ferme de Barquil. En conséquence, un projet de nouveau zonage sera présenté publiquement au Printemps prochain, conformément aux Commissions publiques mises en place pour la délibération du PLUiH qui devrait intervenir avant fin 2019.*

*En tout état de cause, et malgré un changement de zonage futur de ladite zone Na, AIRBUS tient à rappeler que la zone actuelle étant déjà construite, il en relève d'une non-conformité*



*avec le PLU en vigueur dès lors que la destination des ouvrages est associée à une résidence principale.*

*En d'autre terme, si une vente des terrains venait à se conclure, elle ne pourrait résulter que d'une expertise des biens immeubles déjà construit, qu'ils soient ou non en conformité avec le PLU au moment de la vente.*

**Avis du commissaire enquêteur :** *Il constate la légalité et le bien-fondé de la procédure de mise en compatibilité du PLU de Cornebarrieu. Toute transaction immobilière future sur les bâtiments de la ferme du Barquil devra se faire sur la base des évaluations d'expertise immobilières confrontées aux intérêts réciproques. La question pourrait devenir sensible à l'occasion de l'extension des bâtiments logistiques entre AIRLOG 1 et AIRLOG 2 et son règlement à l'amiable devrait éviter d'engager une procédure de déclaration d'utilité publique génératrice de délais difficilement quantifiables (cf : dossier Conclusions).*

**- Remarque 134 : encombrement et détérioration du chemin privé d'accès au BARQUIL :** les fouilles archéologiques ont entraîné des stationnements gênants sur notre chemin et un apport de boues dangereux pour la circulation, et tout ce là sans prévenir et sans la moindre excuse, au détriment de la plus élémentaire des politesses.

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*La parcelle privée AL469 de propriété AIRBUS, a été utilisée pour l'accès direct aux parcelles soumises aux fouilles archéologiques réalisées par Toulouse Métropole conformément à l'Arrêté Préfectoral n°2016/397 et le contrat de réalisation des fouilles n°FP2016-002.*

*AIRBUS a réalisé la totalité des travaux de remise en état du chemin d'accès à la ferme de Barquil, conformément à l'état initial du chemin d'accès. Ces travaux de remise en état seront finalisés en Mars 2017. L'Entreprise a nullement souhaité s'exempter de quelconques excuses auprès de ses riverains voisins, néanmoins l'Arrêté Préfectoral étant paru et affiché en Mairie de Cornebarrieu, tout public a eu la possibilité de s'informer librement de l'objet des investigations de Toulouse Métropole sur le secteur. En tout état de cause, l'entreprise s'excuse de tout fait qui aurait pu nuire à la tranquillité des riverains voisins, et leur assure qu'aucun accès chantier depuis la parcelle AL469, ne se fera pendant la construction d'AIRLOG II (sous réserve de l'acceptation du permis de construire).*

**Avis du commissaire enquêteur :** *Il prend acte des excuses d'AIRBUS pour des nuisances dont il n'est pas directement à l'origine et de l'assurance que la phase de travaux de construction d'AIRLOG 2 n'affectera pas le débouché du chemin de Barquil sur la RD 63.*

**- Remarque 135 : insuffisance des infrastructures routières et des liaisons transports en commun et voies vertes :** la RD 63 est plus que saturée aux heures de pointe et l'impact écologique et environnemental du projet sera catastrophique. Quelles infrastructures routières complémentaires sont-elles prévues?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*Les infrastructures routières actuelles mises en place dans la zone de Barquil, suffisent à répondre à l'augmentation du trafic induit par la mise en service d'AIRLOG II (cf. Etude d'Impact Environnemental).*

*Néanmoins, un projet de Transport Collectif en Site Propre est prévu dans ce même secteur, et précisément sur le foncier de propriété AIRBUS en prolongement de la RD63.*

*Ce type de transport collectif est géré en direct par la Métropole, et la société AIRBUS agit activement pour sa mise en place rapide afin de desservir au mieux les sites AIRLOG I et II.*

*Ainsi, AIRBUS a réservé une bande foncière de 24m le long de la RD63, d'AIRLOG I et d'AIRLOG II ; conformément à l'espace réservé n°34 inscrit au PLU de Cornebarrieu approuvé en décembre 2016.*

*De plus, AIRBUS travaille en étroite collaboration avec les autorités publiques en charge de la gestion des transports et infrastructures routières à l'échelle de la Métropole Toulousaine (Pacte AIRBUS / Toulouse Métropole); dans le but d'améliorer la circulation dans la zone tout comme la circulation sur les abords de l'ensemble des sites d'AIRBUS en Haute-Garonne.*

*Et c'est en effet au travers d'un Pacte, signé en 2016, que la société essaie d'appuyer le développement d'infrastructures routières adaptées aux différents secteurs, aux utilisateurs, et permet de faire un lien entre le Plan de Déplacement Urbain récemment révisé, et le Plan de Déplacement Entreprise de la société.*

*Le but commun étant de favoriser la circulation à l'échelle de la Métropole, favoriser les transports en commun, et développer des zones d'urbanisation mixte en fonction des axes routiers existants ou à venir.*

*L'entreprise rappelle également que des mesures de pollution de l'air ont été réalisées sur place, concluant sur un impact négligeable d'AIRLOG II dans le secteur de Barquill (cf. Etude de pollution de l'air - Bilan carbone ).*

*AIRLOG II génère 2% des émissions de gaz à effet de serre lié au fret routier interne d'AIRBUS ), et permettra de réduire de plus de 1600t de CO2 les émissions.*

*Enfin, AIRBUS réalisera une voie d'accès privée à AIRLOG II, depuis son barreau privée au niveau d'AIRLOG I, le but étant de gérer une circulation interne au site et limiter les impacts sur les voies publiques (pas d'accès supplémentaire sur la RD63).*

***Avis du commissaire enquêteur : Il prend acte du gain en émission de gaz à effet de serre qui tempère l'impact écologique négatif allégué. Il constate la non saturation de la RD 63 en dehors de ralentissements fréquents aux heures de pointe. Il note la démarche environnementale d'AIRBUS pour l'amélioration de la circulation au voisinage du site par réservation d'une bande de son foncier le long de la RD 63 ( future voie TCSP et voie verte) et par ses efforts pour adapter un Plan de Déplacement Entreprise au Plan de Déplacement Urbain récemment révisé (cf : Dossier conclusions). Toutefois les activités logistiques sur le site AIRBUS du Barquill étant appelées à se développer dans le court et le moyen terme, les capacités de la RD 63 pourraient être atteintes rapidement. Aussi AIRBUS aura-t-il intérêt à mettre à profit la prochaine enquête publique prévue courant 2017 portant sur le Plan de Déplacement Urbain de la métropole toulousaine (projet mobilité 2025-2030), pour faire valoir ses besoins.***

***- Remarque 136 : fausses promesses d'embauches : l'expérience du bâtiment AIRLOG 1 a montré qu'à terme on devait plutôt s'attendre à des licenciements à la clé. Bien entendu, le développement d'AIRBUS est plus que nécessaire dans la région, mais qu'il se déroule dans le respect des lois, des règles, des gens de la morale et de l'environnement.***

***R (réponse du pétitionnaire) :***

*Comme pour AIRLOG I, la société AIRBUS se réserve le droit de transférer l'exploitation de ses sites logistiques à un spécialiste du secteur. Les emplois générés par l'activité logistique se traduisent par des créations de poste au sein de l'entreprise exploitante du site. Pour information, le site AIRLOG I a permis la création de plus de 100 emplois nets depuis sa mise en service (hors relocalisation des personnels travaillant dans les entrepôts transférés).*

*Aucun licenciement n'a eu lieu sur ladite activité logistique.*

***Avis du commissaire enquêteur : Argument recevable.***

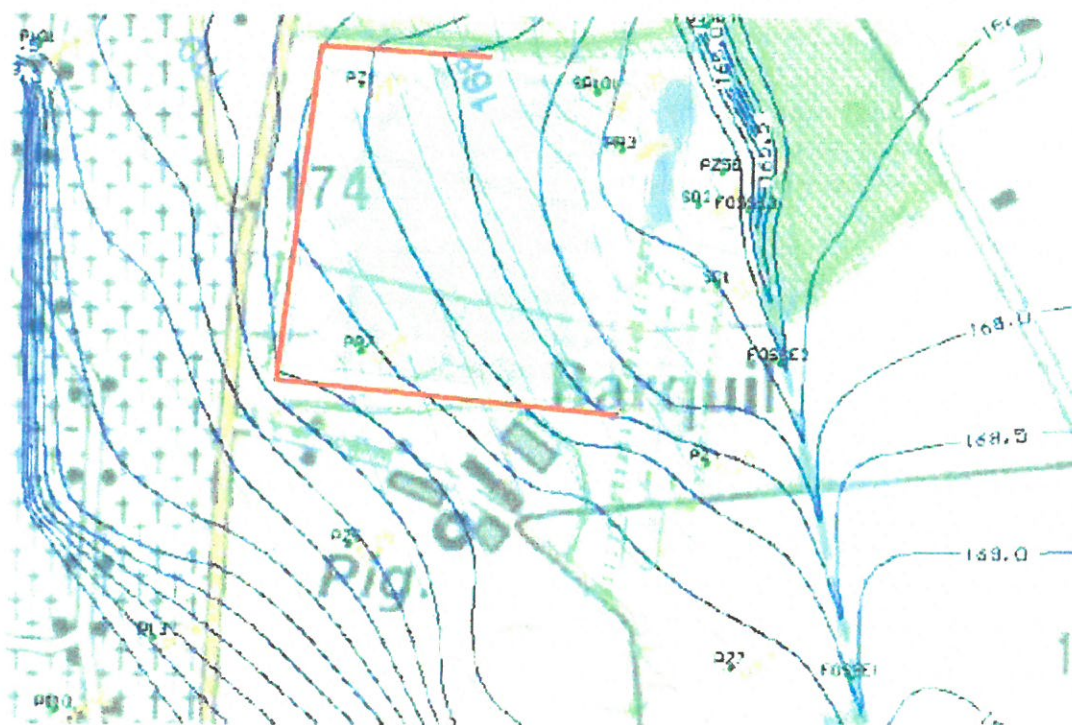
## ● OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

### 21 Questions relatives à la demande de permis de construire.

**- Question 211 : Drainage de la nappe phréatique en périphérie du projet et rejet au bassin de rétention :** le procédé conçu pour éviter des remontées de la nappe phréatique sur le périmètre est peu décrit et s'avère difficilement identifiable sur les plans de masse. Pouvez-vous confirmer son tracé, sa profondeur, les éventuelles pompes de relèvement et les points de rejets à la canalisation "eaux de ruissellement" ?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*La Tranchée drainante mise en place en périphérie du bâtiment, comme suit (cf. tracé rouge) :*



Carte piézométrique EE avec tranchée drainante

*Seront de type profondes, ancrée dans le substratum molassique (couche de terres et de roches sédimentaires).*

*Le système de drainage ne comporte pas de pompe de relevage puisque le rejet des eaux de drainage se fait gravitèremment jusqu'au bassin de rétention.*

*Le rejet des eaux de ruissellement quant à lui, se fait via le réseau d'eaux pluviales du site, et gravitèremment jusqu'au bassin de rétention.*

**Avis du commissaire enquêteur :** *explication claire ; compte tenu du sens d'écoulement de la nappe phréatique vers le Nord-Est, le tracé du drain ne devrait pas impacter les puits éventuels au nord et au sud du site.*

**- Question 212 : Perméabilité du bassin de rétention :** le dossier précise que ce bassin ne sera pas équipé d'une géomembrane pour permettre une alimentation par infiltration de la zone humide mitoyenne. Or le bassin de rétention d'AIRLOG 1 en est équipé au motif d'éviter la pollution de la



nappe phréatique. N'y a-t-il pas là une incohérence?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*Comme précisé dans l'EI d'AIRLOG I, le bassin d'orage est non étanche.*

*Pour éviter la pollution de la nappe phréatique un dispositif de séparateur hydrocarbure a été mis en place en amont sur le réseau d'eau pluviale (EP). De plus, un système de vanne martelière permet la rétention des eaux incendies dans les quais (celles-ci seront pompées).*

*Ces systèmes seront également mis en place sur AIRLOG II.*

**Avis du commissaire enquêteur : la réponse ne répond pas à la question posée qui est celle de la cohérence entre les normes d'étanchéité des deux bassins (Cf : Dossier Conclusions )**

**- Question 213 : Espaces verts imposés par le PLU :** Le dossier de demande de permis de construire indique qu'après réalisation du projet, l'unité foncière comprendra 299 183 m<sup>2</sup> d'espaces verts, soit 63% de la surface. Si la situation décrite est globalement satisfaisante, cette méthode de calcul prenant en compte la totalité de l'emprise AIRBUS pourrait, au terme des extensions futures des surfaces construites, conduire à une situation irréversible où la surface des espaces verts s'avèrerait en dessous des normes en vigueur. Quelles sont les normes inscrites au PLU? Le règlement de la zone 3AU impose 25% de la surface au sol maintenus en espaces plantés ou gazonnés pour les secteurs classés 3AUa mais ne précise rien pour les secteurs classés 3AUb dont le périmètre AIRLOG 2. Quelle norme a-t-elle été retenue pour AIRLOG 2 ?

*R(réponse du pétitionnaire) :*

*Suivant l'Article 13 « ESPACE LIBRES ET PLANTATIONS » au règlement de la zone 3AU du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Cornebarrieu, et plus particulièrement conformément au sous-article « 3 - Les espaces libres et espaces verts à créer » ; la zone 3AUb se doit de respecter l'Orientation d'Aménagement définie pour ce secteur en matière d'espaces libres de toute construction, de toute aire de stationnement et de manœuvre, de jardin planté et gazonné.*

*Ainsi, l'Orientation d'Aménagement approuvée le 21 Novembre 2016, conformément à l'approbation de la demande de mise en compatibilité du PLU de Cornebarrieu eu égard à la déclaration de projet d'AIRLOG II déposée en décembre 2015 prévoit un traitement des espaces partagés du secteur BARQUIL I et II (AIRLOG I et II) par le biais de la création d'espace vert ou espace vert existant à préserver comme suit :*

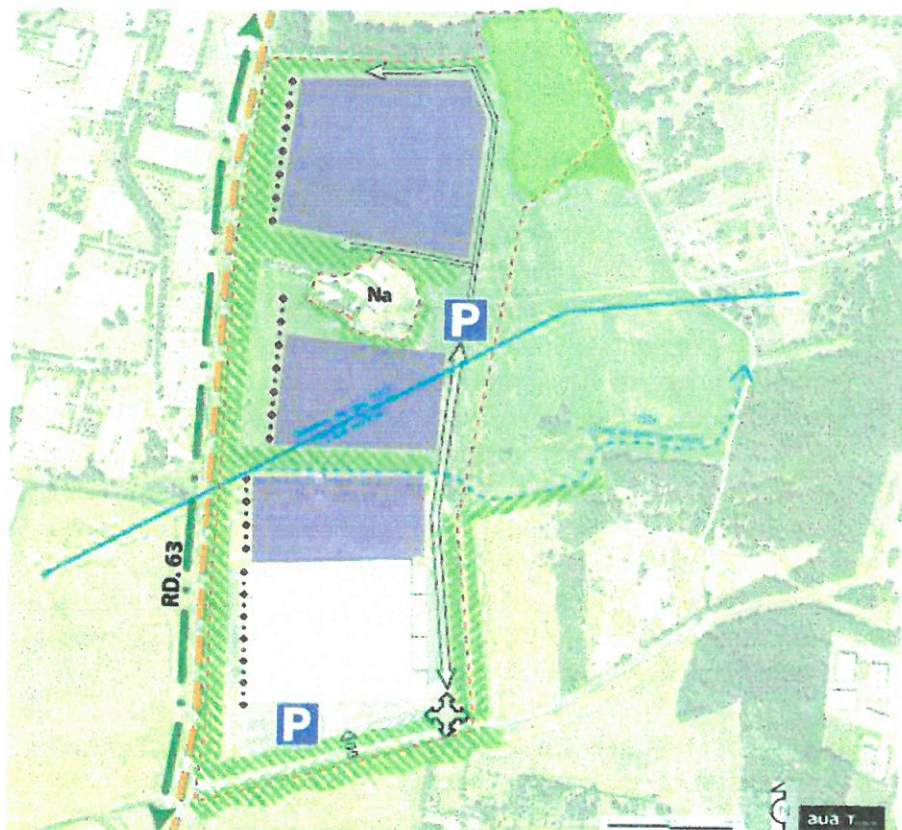


**Sarquill**

**Orientations d'Aménagement et de Programmation**

**Cornebarrieu - Orientations d'Aménagement et de Programmation du secteur Barquill (1 et 2)**

- Périmètre de la zone SAU
- MIXITE FONCTIONNELLE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE**
- PRINCIPE DES VOCATIONS**
- Secteur à dominante économique
- PRINCIPE DE TRAITEMENT DES ESPACES PARTAGÉS**
- /// Espace vert à préserver ou à créer
  - Composition de façades urbaines
- QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PREVENTION DES RISQUES ET DES NUISANCES**
- TRAME VERTE ET BLEUE**
- Espace de nature de proximité à protéger ou à restaurer
- DEPLACEMENTS**
- DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN**
- Ligne de transport en commun en site propre (potentiel)
- PRINCIPES DE TRAITEMENT DES INTERFACES**
- Accès à traiter
  - ✚ Carrefour
- PRINCIPES DE DESSERTE ET DE STATIONNEMENTS**
- Liaison et no. desserte viarie (trace de principe)
  - Liaison mode doux
  - P Parking
- DESSERTE DES TERRAINS EN RESEAU**
- Réseau de gaz TIGF existant
  - Réseau de gaz TIGF en projet



414 - Commune de Cornebarrieu

PLU-H - Principes et conditions d'aménagement de la zone

*En tout état de cause, AIRBUS se doit de respecter l'Orientation d'Aménagement et ses espaces verts à préserver ou à créer définis sur plan ci-dessus., sous peine d'irrecevabilité de toute demande de Permis de Construire.*

**Avis du commissaire enquêteur :** *Ces explications pour être recevables nécessiteraient la fourniture de données chiffrées précises que le plan d'implantation n'apporte pas. Cette lacune pourrait s'expliquer par le flou du règlement du secteur 3AU du PLU local (cf: dossier conclusions).*

**- Question 214 :** **Espace réservé 34 prévu pour accueillir une ligne transport en commun et une voie verte :** Cet espace appartenant à l'emprise AIRBUS mais situé à l'extérieur de l'enceinte est actuellement en friche et après consultation de plusieurs services (Toulouse métropole, Conseil départemental de Haute-Garonne, mairie de Cornebarrieu...), aucun projet précis ne semble à l'étude malgré un besoin de desserte d'AIRLOG 1 et 2 évident. AIRBUS OPERATIONS SAS a-t-il entrepris des démarches pour relancer le projet?

**R (réponse du pétitionnaire) :**

*Comme abordé précédemment, AIRBUS est en lien régulier avec les Autorités publiques en charge de l'aménagement du territoire et de la mise en place des moyens de transports en commun en conséquence.*

*En effet, en tant qu'acteur économique majeur dans la Métropole Toulousaine, AIRBUS travaille étroitement avec la Métropole au travers d'un pacte d'attractivité et de développement économique mis en place depuis juillet 2016. Ce Pacte permet entre autre un*

partenariat dont le but est de partager et s'associer pour favoriser la mobilité, l'aménagement du territoire et le développement durable pour la mise en œuvre territoriale de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (n°2015-992 du 17/08/2015). A l'issue de ce pacte, des actions concrètes ont été mises en place, et notamment le développement de transports en commun performants et de l'intermodalité, avec la densification et l'amélioration du réseau de pistes cyclables facilitant l'accès des sites AIRBUS.

Le Pacte en place répond ainsi à l'obligation d'améliorer la mobilité aux abords des sites AIRBUS et donc la mobilité du secteur de Barquill à Cornebarrieu.

Cependant, et comme déjà précisé, la ligne TCSP pour laquelle un espace réservé a été intégré au PLU de Cornebarrieu, est conditionnée par l'urbanisation de la zone.

Ainsi, l'aménagement du secteur de Barquill et des zones frontalières de l'autre côté de la RD63 à Colomiers, vont être étudiés par la Métropole de sorte à définir un nouveau maillage adapté à l'aménagement de la zone. Cette pixellisation doit être présentée dans le cadre de la prochaine révision du Schéma de Cohérence Territoriale.

Le plan de déplacement urbain (PDU) sera mis à jour en conséquence pour desservir les nouvelles zones émergentes et confortera le projet de réalisation d'une ligne TCSP sur l'espace réservé à cet effet au PLU de la ville de Cornebarrieu.

**Avis du commissaire enquêteur :** Il prend acte de l'existence du pacte d'attractivité et de développement économique signé avec Toulouse Métropole, mis en place depuis juillet 2016, qui témoigne de la volonté d'AIRBUS de participer à l'aménagement du territoire et à la mise en place des moyens de transports en commun.

**- Question 215 : Espace Boisé Classé au Nord-est de l'emprise d'AIRBUS :** La mise en compatibilité du PLU de Cornebarrieu (2016) a inclus l'EBC en zone 3AUb et son extension future en 6AUb, classement qui ne leur garantit aucune pérennité à la différence d'un classement en zone N ; comment la Commune de Cornebarrieu justifie-t-elle ce choix?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

L'encadrement de l'Espace Boisé Classé sur l'emprise des zones 3AUb et 6AUb, est lié à l'encadrement de la zone initiale de type Agricole.

Le caractère inconstructible de l'EBC, retranscrit au travers de l'Orientation d'Aménagement, et régit par les articles L113-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, prime sur tout effet de zonage lié aux prescriptions du Plan Local d'Urbanisme.

Le passage en zone N uniquement sur la parcelle AL175, ne garantissant pas d'avantage le caractère inconstructible de l'EBC, qu'en zone 3AUb ; il a été favorisé un passage en zone 3AUb afin de permettre une prise en compte totale du bois classé sur tout projet susceptible d'être réalisé en partie constructible du secteur 3AUb.

De plus, le déclassement d'un Espace Boisé Classé n'étant pas prescrit par le règlement du zonage du PLU dans lequel il s'inscrit, il en relève d'une servitude d'Urbanisme ;

qui en cas de demande de déclassement doit faire l'objet d'un Avis de la Commission départementale des sites et des paysages.

**Avis du commissaire enquêteur : réponse satisfaisante.**

**- Question 216 : Plan Particulier de Protection contre les Risques d'Inondations :** en l'absence de PPRI approuvé, le dossier propose un extrait de carte du PPRI conforme aux propositions de la commune de Cornebarrieu. Ce plan indique clairement que l'emprise AIRBUS est en zone de sécurité. Toutefois un extrait de la contre-proposition de la préfecture est demandé et pourrait être joint opportunément au dossier.

*R (réponse du pétitionnaire) :*



*A aujourd'hui, le Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles liés aux inondations du bassin de l'Aussonnelle, est en cours d'approbation par la Préfecture de la Haute Garonne.*

*Ainsi, la Révision du PPRI prescrit par Arrêté Préfectoral en 2011 et prolongé par Arrêté en décembre 2014 ; prévoit uniquement des modifications sur le secteur centre de la commune de Cornebarrieu (cf. Rapport et Conclusion de la commission d'enquête d'octobre 2016).*

*Ainsi, nous avons la confirmation par les services de l'Etat en charge de la gestion des risques Naturels sur le secteur de l'Aussonnelle, que le projet objet de la présente Enquête publique Unique, reste localisé à environ 1km à l'Ouest de la zone ZNIEFF 1 l'Aussonnelle. (cf. Annexes Rapport – suite 5 - plan de zonage des zones inondables sur la communes de Cornebarrieu issu du rapport d'octobre 2016 pour la révision du PPRI en attente d'approbation pour le mois de Février 2017).*

**Avis du commissaire enquêteur : réponse satisfaisante.**

**- Question 217 : Compatibilité des panneaux photovoltaïques des ombrières du parking VL d'AIRLOG 2 avec les contraintes aéronautiques de l'aéroport de Toulouse-Blagnac .** L'avis de la Direction Générale de l'Aviation Civile du 27 octobre 2016 confirme la compatibilité du projet avec les contraintes aéronautiques, sous réserve d'appliquer les prescriptions de la Direction de la Technique et de l'Innovation : " *Le promoteur doit démontrer en particulier que aucun faisceau lumineux n'est susceptible d'éblouir les contrôleurs ou les pilotes (faisceaux inférieurs à 20 000 cd/m<sup>2</sup> et 10 000 cd/m<sup>2</sup> respectivement )*". Ces documents techniques demandés ont-ils été fournis à l'ENAC?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*L'installation des panneaux photovoltaïques se fera conformément aux exigences techniques de la DGAC. Les documents nécessaires (notamment l'étude d'éblouissement), seront joints au dossier qui sera déposé auprès de la CRE (Commissions de Régulation de l'Energie), dans le cadre de la réponse à l'appel d'offre permettant de produire et revendre de l'Energie électrique.*

**Avis du commissaire enquêteur : Il prend acte de cet engagement et insiste sur l'importance de cette étude relative à la sécurité aéronautique (cf : dossier Conclusions).**

**- Question 218 : Incidences du projet sur l'emploi local :** L'installation AIRLOG 2 devrait employer 280 personnes dont 30 en management et 250 en exploitation. Compte tenu de la réduction d'activité des entrepôts de Montauban, Eurocentre-St Jory et Portet-sur-Garonne, il est probable que le personnel d'AIRLOG 2 proviendra de ces trois dépôts. Quelle sera la part attendue du recrutement local ? Les trois entrepôts susnommés sont-ils appelés à fermer ?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*AIRLOG II remplacera à terme les trois entrepôts de Montauban, Eurocentre-St Jory et Portet-sur-Garonne.*

*Une partie du personnel d'AIRLOG II, proviendra de ces entrepôts, mais ceci sera laissé à l'appréciation du prestataire logistique d'AIRBUS.*

*Néanmoins, ces trois sites emploient aujourd'hui un peu moins de 150 personnes, la montée en puissance des activités AIRBUS devrait donc permettre la création d'au moins 100 emplois nets.*

**Avis du commissaire enquêteur : réponse satisfaisante qu'il sera intéressant de confronter à la réalité des embauches après un an de fonctionnement.**

**- Question 219 : Contrat SAFER pour remise en culture de 15ha de l'emprise AIRBUS du Barquill :** Localisation en zone 3AUb ou en zone 6AUb? Date de début de la remise en culture et durée du contrat précaire ?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*La remise en culture des terrains de propriété AIRBUS, non exploités à l'échelle des trois prochaines années, sont situés en secteur 6Aub (l'ensemble de la zone), et 3Aub partiellement (terrains au sud de la ferme du Barquill). Le contrat de mise à disposition des terrains auprès de la SAFER, est en cours de finalisation pour 14,6 hectares de terres à cultiver. La mise à disposition pour la remise en culture des terrains doit être effective dans les meilleurs délais.*

**Avis du commissaire enquêteur : réponse satisfaisante.**

**- Question 219 bis : Viabilisation préalable du site AIRLOG 2 :** la viabilisation du terrain n'est-elle pas nécessaire pour l'obtention du Permis de construire?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*La viabilisation d'un terrain n'est pas nécessaire à l'obtention du permis de construire. En revanche, les Avis émis dans le cadre de l'instruction du Permis de construire fourniront les éléments nécessaires à l'établissement des raccordements nécessaires à la viabilisation du terrain, eu égard au projet de construction objet du PC.*

*Dans la cadre d'AIRLOG II, l'ensemble des démarches de viabilisation ont été étudiées dès le montage du projet en phase Esquisse.*

*En tout état de cause, le projet de construction prévoit le raccordement au réseau public et chaque fournisseur a été consulté préalablement à la conception du projet.*

**Avis du commissaire enquêteur : Il prend acte de l'existence d'études préalables de faisabilité des raccordements avec les fournisseurs.**

## **22 Questions relatives à la demande d'exploiter une ICPE.**

**- Question 221 : protection incendie AIRLOG 2 :** L'étude des plans semblent indiquer que les deux cuves d'eau d'extinction de 730 m3 chacune d' AIRLOG 2 sont indépendantes et dédiées chacune à une seule mission : soit l'alimentation des canalisations sprinkler, soit celle des bornes incendie? Confirmez-vous cette observation?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*Les deux cuves d'extinction AIRLOG II, qui ont les mêmes capacités, dimensionnées sur le besoin le plus important (poteaux incendies), peuvent alimenter indifféremment le réseau de sprinklage ou le réseau incendie. Afin d'améliorer les systèmes de sécurité mis en place communément, les cuves sont redondantes l'une par rapport à l'autre.*

**Avis du commissaire enquêteur : Il prend acte de la réponse mais recommande que les plans des schémas de réseaux soient clarifiés et explicités en ce sens (Cf : dossier conclusions).**

**- Question 222 : dispositifs d'extinction incendie AIRLOG 1 et AIRLOG 2 conçus pour un secours réciproque.** La lecture des plans indique que les canalisations de liaisons entre les deux systèmes sont commandées par des vannes manuelles "normalement en position fermée". Dans le cas de la nécessité d'un secours de l'un à l'autre, qui manœuvre ces vannes ? Le personnel du poste de sécurité chargé de vérifier la réalité du sinistre et d'ouvrir les portails d'accès aux pompiers ? Si oui, la fiche de tâche de ce personnel pourrait être surdimensionnée et engendrer des retards dans l'alerte et la gestion du sinistre? Je souhaiterais la consulter si elle existe.

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*Les vannes sont commandées directement par le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), dans le cadre de leur intervention en cas d'incendie.*

*Ce basculement manuel avec ouverture des vannes entre les cuves d'AIRLOG I et AIRLOG II, est mis en place uniquement en cas d'intervention prolongée des pompiers, et de besoin*



complémentaire en eau incendie. Conformément à la législation en vigueur (720m<sup>3</sup>), les cuves d'AIRLOG II ont été dimensionnées de sorte à assurer l'extinction d'un incendie pendant au moins deux heures en continu (730 m<sup>3</sup>). L'utilisation des cuves d'AIRLOG I permettent une extinction de deux heures supplémentaires en cas d'incendie prolongé.

**Avis du commissaire enquêteur : il prend acte de la réponse.**

**- Question 223 : Confinement des eaux d'extinction :** l'étude d'impact et l'étude des dangers évaluent les besoins de rétention à 1390 m<sup>3</sup> et confirment des capacités de rétention "supérieures". Par ailleurs, le dossier "Compléments au dossier de demande d'autorisation d'exploiter une ICPE (AIRBUS, 14 décembre 2016) indique des chiffres différents selon une étude très détaillée jointe : besoin de rétention : 1420 m<sup>3</sup> ; capacités de rétention : 1471 m<sup>3</sup> sur la dalle des cellules, plus 517 m<sup>3</sup> en quais, soit une capacité totale de rétention de près de 2 000 m<sup>3</sup>. Pouvez-vous confirmer les chiffres à prendre en compte ? Le cas échéant, il y aura lieu de corriger le premier document.

*R (réponse du pétitionnaire) :*

Suivant la remarque de la DDT31 (courrier officiel du 18/10/2016), l'incohérence sur les capacités de confinement et de rétention sur l'Etude d'impact déposée initialement, ont donc été traitées par courrier officiel en date du 14/12/2016.

Les capacités à prendre en compte sont donc celles du courrier de décembre dernier, soient :

- Un besoin de rétention : 1420 m<sup>3</sup> ;

- Une capacités de rétention : 1471 m<sup>3</sup> sur la dalle des cellules plus 517 m<sup>3</sup> en quais soit un total de 1988 m<sup>3</sup>;

**Avis du commissaire enquêteur : Il prend acte de la réponse et demande que la notice d'impact soit mise en cohérence avec les chiffres de l'étude complémentaire.**

**- Question 224 : Protection contre les pannes d'électricité :** Le dossier confirme l'absence de générateurs de secours, remplacés par des "onduleurs avec autonomie limitée". Pouvez-vous confirmer et justifier ce choix ?

*R (réponse du pétitionnaire) :*

Ce choix est justifié par la fiabilité du réseau ENEDIS mis en place, suite à l'analyse de risque de coupures électriques, réalisée par AIRBUS.

Aussi, l'alimentation HTA (haute tension) d'AIRLOG II se fera sur un réseau bouclé limitant ainsi le risque de coupure générale.

En tout état de cause, par soucis de complexité et de coût de maintenance, AIRBUS n'a jamais envisagé la mise ne place de générateurs de secours : la solution de redondance potentielle est l'alimentation du Hub par une seconde ligne HTA.

**Avis du commissaire enquêteur : il prend acte du choix d'AIRBUS mais note l'existence d'un risque qu'il convient sans doute de réévaluer.**

**- Question 225 : Détection et alerte incendie :** Le dossier indique la mise en place d'un système de détection des fumées dans les caissons par faisceaux laser : sauf erreur de ma part, le dispositif observé lors de la visite du bâtiment AIRLOG 1 n'est pas décrit dans l'étude des dangers d'AIRLOG 2. Confirmez-vous le projet ? Si la description du dispositif n'est pas avérée, un additif s'imposera dans le dossier.

*R (réponse du pétitionnaire) :*

Le système de détection incendie d'AIRLOG II prévoit:

- Dans les cellules, une détection incendie linéaire (système de détection des fumées par obstruction du faisceau laser) par cantons (divisions des cellules par cantons de désenfumage).

- Dans les autres locaux (techniques, mezzanines, circulations, bureaux, locaux sociaux...) la détection incendie est traitée par des détecteurs ponctuels.

Les mêmes systèmes de détection incendie ont été mis en place sur AIRLOG I.

**Avis du commissaire enquêteur : il prend acte de la confirmation du dispositif d'alerte incendie par obstruction de faisceaux laser prévu pour le bâtiment AIRLOG 2 comme pour l'entrepôt AIRLOG 1. Il recommande que ce dispositif soit décrit et schématisé dans le dossier d'enquête (Cf : dossier conclusions).**

## ● AVIS ET PROPOSITIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX

### 31 Conseil municipal de Colomiers (projet non encore approuvé) :

**- Proposition 311 :** Pour réduire l'impact sur le trafic routier et sur la qualité de l'air, imposer l'accès des livraisons des deux sites par le Nord en empruntant la RD1 puis la RD63 ou l'avenue Latécoère puis le barreau Barquil Est ;

. *Deuxième formulation :* Créer un accès direct à privilégier au site d'AIRLOG 2 à partir de la RD63 dans un secteur faiblement urbanisé.

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*Imposer un itinéraire à un chauffeur routier ne peut être autorisé qu'avec une interdiction communale des PL sur les routes concernées. Décision motivée qui doit être portée par la Mairie de Colomiers. Une interdiction officielle d'AIRBUS aux transporteurs de ses fournisseurs, n'est pas envisageable puisque les infrastructures routières relèvent du domaine public.*

*De plus, et conformément aux prescriptions des Autorités publiques, un second accès à AIRLOG II depuis la RD63 n'a été pas envisagé pour des raisons de sécurité (cf. réponse du pétitionnaire – Remarque 121)*

**Avis du commissaire enquêteur : il prend acte de la réponse.**

**-- Proposition 312 :** Créer un restaurant d'entreprise sur le site accueillant près de 800 personnes afin de limiter leurs déplacements.

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*Il n'est pas prévu la création d'un restaurant pour AIRLOG I et AIRLOG II.*

*Des réfectoires sont mis à la disposition du personnel exploitant pour permettre la restauration sur place.*

*Par ailleurs, une autorisation a été donnée à un restaurateur privé, de stationner un «camion-repas» sur le parking d'AIRLOG I, mais aucun engagement ne lie AIRBUS ou l'exploitant du site à ce restaurateur.*

*La grande majorité du personnel dispose de leur propre repas ou utilise le « camion-repas » et ne se déplace pas dans le cadre de leurs déjeuners et/ou diners.*

*Il n'y a pas de déplacement à limiter correspondant aux poses déjeuner des salariés exploitant le site.*

**Avis du commissaire enquêteur : il prend acte de la réponse. Les horaires de travail des trois équipes n'imposent pas la présence d'une infrastructure de restauration .**

**-- Proposition 313 :** Etant donné la proximité de la zone d'aménagement différé de Caillouris-Fourcaudis au sud, il conviendrait de compléter l'étude acoustique afin de prendre en compte la

zone d'aménagement différé de Caillouris Fourcaudis ;

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*La zone d'Aménagement différé de Caillouris Fourcaudis est en cours d'étude par la Métropole, actuellement il en va uniquement de la mise en place de pixels nécessaires à l'urbanisation de la zone en secteur mixte. Cette urbanisation conditionne et précise le projet urbanisme / transport du SCOT.*

*L'étude acoustique réalisée pour la demande d'exploitation d'AIRLOG II prend en compte l'environnement existant. Ainsi, les zones d'urgences ont été étudiées suivant les habitations existantes au plus proche du site.*

*Si la zone venait à s'urbaniser d'avantage, des études acoustiques devraient être réalisées par les Maîtrises d'ouvrage privées ou publiques, dans le cadre de nouveaux projets de construction, afin de garantir la sécurité des personnes eu égard à l'existence d'une ICPE en cours exploitation dans ce secteur.*

**Avis du commissaire enquêteur :** *dans le cas de l'aménagement différé de la zone de Caillouris-Fourcaudis, les études de compatibilité acoustique ne seront pas de la responsabilité d'AIRBUS mais de celle du maître d'oeuvre.*

**-- Proposition 314 :** Prévoir une protection acoustique au sud du barreau Barquill.

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*L'étude acoustique réalisée dans le cadre de la demande de mise en exploitation d'AIRLOG II, a démontré l'absence du besoin de mise en place d'une protection acoustique au sud du barreau de Barquill, en dehors de celle déjà créée protégeant la ferme du Garroussal.*

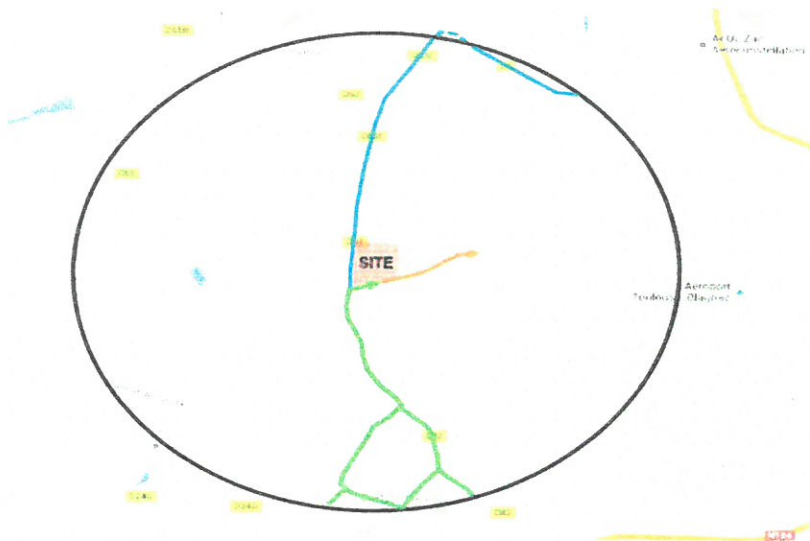
**Avis du commissaire enquêteur :** *donc acte... sauf si des relevés acoustiques ultérieurs le remettraient en question.*

### **34 Conseil Municipal de Toulouse**

Pas de délibération mais avis des services : *"Il aurait été intéressant, pour une meilleure appréciation des impacts, que le dossier présente sous forme de cartographies, les états actuels et futurs des trafics induits par l'activité à l'échelle de l'aire urbaine, (avec et sans AIRLOG 1, puis en y rajoutant AIRLOG 2), en y positionnant les différents établissements"*

*R (réponse du pétitionnaire) :*

*Suivant la Figure 69 présentée en page 183 de l'Etude d'Impact Environnemental du projet AIRLOG II : AIRBUS a fait le choix d'une carte représentant les accès au site AIRLOG à l'échelle de l'aire urbaine sur le secteur Ouest de la métropole toulousaine, et de publier les chiffres du trafic sous forme de tableaux (article 4.6 de l'Etude d'Impact) afin de conserver la lisibilité de la carte qui aurait été surchargée en cas d'indication des états actuels et futurs du trafic.*



*Avis du commissaire enquêteur : malgré l'absence de cartes détaillées, l'étude circulation s'avère complète et la lecture des tableaux suffisamment explicite.*

---

Fin du rapport d'enquête première partie

Fait à Bressols, le 2 mars 2017

Le Commissaire enquêteur :

*Jean-Guy Gendras*

Handwritten signature of Jean-Guy Gendras.