



PRÉFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES

Toulouse, le 23 AVR. 2013

**Autorité Environnementale**

Préfet de région Midi-Pyrénées

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr>

**Demande d'autorisation d'exploiter un hub logistique  
sur la commune de Cornebarrieu  
déposé par la société Airbus Opération SAS**

**Avis de l'autorité administrative de l'État  
compétente en matière d'environnement  
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants, R122-2 et R. 512-6

N° Garantie : 601  
Réf. : TIP-31-AMF-520Cd-a(CornebarrieuAirbusRapport)

# SOMMAIRE

Préambule.....	2
Résumé de l'avis.....	2
Avis détaillé.....	5
1. Présentation du projet et cadre juridique.....	5
1.1. Présentation du projet.....	5
1.2. Cadre juridique.....	5
1.2.1. Procédure d'autorisation .....	5
1.2.2. Demande d'avis à l'Autorité Environnementale.....	7
1.3. Enjeux environnementaux.....	7
2. Analyse de l'étude d'impact.....	7
2.1. Caractère complet de l'étude d'impact.....	7
2.2. Analyse de la qualité de l'étude d'impact .....	7
2.2.1 Ressource en eau.....	7
2.2.2 Accès et trafic induit.....	8
2.2.3 Energie – Climat – Qualité de l'air.....	9
2.2.4 Biodiversité.....	10
2.2.5 Paysage.....	10
3. Analyse de l'étude de dangers .....	11
3.1. Contenu de l'étude de dangers.....	11
3.1.1 Dangers d'origine externe et dangers d'origine naturelle.....	11
3.1.2 Risques liés aux produits stockés .....	11
3.1.3 Risques liés aux activités .....	11
3.1.4 Synthèse des potentiels de dangers et phénomènes dangereux identifiés.....	11
3.1.5 Analyse des phénomènes dangereux retenus .....	12
3.2 Avis de l'Autorité Environnementale.....	14
Conclusion.....	14

## PRÉAMBULE

Le résumé de l'avis expose les principales remarques et les recommandations les plus importantes de l'Autorité Environnementale sur le dossier de demande d'autorisation, déposé par Airbus Opération SAS au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), en vue d'exploiter une plate-forme logistique sur la commune de Cornebarrieu.

Pour une analyse plus approfondie des études d'impact et de dangers relatives à ce dossier, il conviendra de se référer à l'avis détaillé.

## RÉSUMÉ DE L'AVIS

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une plate-forme logistique à Cornebarrieu, lieu-dit « Barquil » est porté par Airbus Opération SAS.

Cette nouvelle plate-forme est prévue pour accueillir l'ensemble des flux logistiques destinés à l'approvisionnement de toutes les chaînes toulousaines d'assemblage d'Airbus.

### Analyse de l'étude d'impact

#### Ressource en eau

L'étude d'impact n'appelle pas d'observation particulière en ce qui concerne l'eau potable et les eaux usées.

En ce qui concerne les eaux pluviales, le temps de vidange du bassin de rétention devra être inférieur à 24 heures. Par ailleurs, il conviendra de rechercher l'accord du propriétaire ou du gestionnaire du fossé servant d'exutoire si ce dernier n'appartient pas à la parcelle du projet. Enfin, pour les pluies exceptionnelles, l'exploitant devra mettre en place un dispositif d'écoulement des eaux permettant d'assurer l'absence d'atteinte aux personnes et aux biens.

Concernant les risques d'infiltration dans la nappe, compte tenu des incertitudes relatives à la distance séparant le toit de la nappe et le fond du bassin, ce dernier devra être rendu étanche par l'adjonction d'une géomembrane lors de sa réalisation.

#### Accès et trafic induit

En ce qui concerne la circulation de poids lourds, il apparaît que le projet serait à l'origine d'un doublement du trafic sur la RD 63 (qui passerait de 250 à 450 poids lourds / jours, plus 200 véhicules utilitaires légers), le trafic de véhicules légers supplémentaire restant quant à lui limité (500 / 16 200, soit une hausse de 3 %).

Les effets de cette hausse très conséquente de fréquentation PL sur un axe déjà chargé, notamment aux heures de pointe, n'ont pas été analysés. La création d'un barreau de liaison entre l'entrepôt et l'avenue Latécoère, qui permettrait d'éviter une partie de la circulation générée par le projet sur la RD 63, ne fait l'objet d'aucune programmation à ce stade. Un échéancier de la réalisation de ce barreau, et une véritable étude prévisionnelle de trafic avant et après sa mise en service, seraient fortement souhaitables pour évaluer l'impact du projet sur la RD 63.

#### Energie – Climat – Qualité de l'air

Les dispositions prises pour limiter les effets du projet sur les consommations énergétiques et le changement climatique apparaissent satisfaisantes. La desserte future du site par un TCSP devrait permettre d'améliorer encore les performances de ce point de vue pour les déplacements de personnes..

Les informations contenues dans l'étude d'impact et l'annexe relative aux effets du trafic induit par le site sur la qualité de l'air suscitent toutefois des interrogations. Le site est en effet très proche (environ 70 m) du hameau de Garroussal, situé sur la commune de Colomiers, et appelé semble-t-il à s'étendre. Or il ressort de l'étude jointe en annexe une augmentation sensible des émissions de polluants. Si le calcul du risque réalisé permet de conclure globalement à la survenue peu probable d'un effet toxique, on observe malgré tout que l'incidence de risque (IR) des effets chroniques non cancérogènes est, pour les riverains, très légèrement supérieur à 1 (1,037) pour les particules PM10. Par ailleurs, aucune simulation n'a été faite pour les particules PM 2,5.

### **Biodiversité**

La très faible pression d'inventaire, et la date à laquelle celui-ci a été réalisé, ne peuvent que susciter des réserves sur le plan méthodologique. Celles-ci sont cependant à relativiser compte tenu du caractère du site et de son faible potentiel en terme de biodiversité.

Le projet intègre la préservation des haies présentes à la périphérie du terrain, qui constituent l'unique élément de valeur patrimoniale locale. Il serait toutefois souhaitable, en complément, que les aménagements paysagers prévus soient conçus en liaison avec un écologue afin de valoriser leur potentiel écologique.

L'évaluation d'incidences Natura 2000, jointe en annexe et synthétisée en page 66, n'appelle pas d'observation particulière.

### **Paysage**

D'une manière générale, l'analyse paysagère contenue dans l'étude d'impact est sommaire et très peu illustrée. Des précisions sur le traitement des façades et des espaces verts paysager prévus en couronne seraient utiles (essences employées pour les différentes strates, composition paysagère argumentée), ainsi qu'une analyse de la perception du projet depuis les zones habitées les plus proches.

### **Analyse de l'étude de dangers**

Les risques sont correctement identifiés. L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation compte-tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts à protéger.

### **Conclusion**

Dans l'ensemble, malgré certaines imprécisions, et sous réserve du respect des prescriptions relatives à la gestion des eaux pluviales, il peut être considéré que l'étude d'impact aborde de façon proportionnée les principaux enjeux environnementaux liés à ce projet de plateforme logistique.

L'étude de dangers, quant à elle, présente de manière satisfaisante les éléments montrant que les risques résiduels sont acceptables.

L'étude d'impact et les études associées jointes répondent ainsi globalement aux objectifs qui leur sont assignés proportionnellement à la nature du projet et au contexte local.

# AVIS DÉTAILLÉ

## 1. Présentation du projet et cadre juridique

### 1.1. Présentation du projet

Le projet présenté concerne la construction d'un entrepôt et des locaux associés par la société Airbus Opérations S.A.S. Cet entrepôt est destiné à remplacer le bâtiment A05 situé sur l'usine Louis Bréguet à Colomiers, aujourd'hui saturé, et dont le potentiel foncier est insuffisant au regard des besoins.

Cette nouvelle plate-forme est prévue pour accueillir l'ensemble des flux logistiques destinés à l'approvisionnement de toutes les chaînes Toulousaines d'assemblage d'Airbus.

Elle est une réponse aux besoins logistiques d'Airbus face à :

- la croissance d'activité des nouveaux programmes d'Airbus : A350, A320 Néo;
- l'augmentation des cadences de production des A330 et A380,
- le potentiel foncier insuffisant proposé par le site actuel de Bréguet.

Seront entreposés l'ensemble des pièces et fournitures nécessaires à la construction des avions commercialisés par la société AIRBUS.

Le bâtiment sera divisé en 8 cellules de stockage dont 2 construites dans un second temps. Les cellules auront une surface de 5 975 m<sup>2</sup> au sol et les cellules 3, 5 et 6 pourront être équipées de mezzanines de 1 450 m<sup>2</sup> sur 2 niveaux. Les cellules 2 et 4 pourront être équipées de mezzanine d'un seul niveau de 2 900 m<sup>2</sup>. Le bâtiment aura une longueur de 229 m et une largeur de 209 m pour une hauteur de 12 m.

Le stockage sera effectué en palettier sur une hauteur de 10 m (8 m pour les produits 2662) sauf pour les mezzanines où le stockage sera au sol.

La société AIRBUS envisage la présence d'environ 500 personnes dont 86 en management et 414 en exploitation, par roulement de deux équipes dans cet établissement qui sera amené à être en activité du lundi au vendredi de 6h00 à 24h00. L'activité de l'établissement nécessitera le travail de plusieurs équipes chargées de la réception et du contrôle des marchandises, du stockage, de la préparation des commandes, du contrôle de la préparation des commandes et de l'expédition. Le personnel sera composé essentiellement de préparateurs de commandes et de caristes.

### 1.2. Cadre juridique

#### 1.2.1. Procédure d'autorisation

Les installations relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L.512-1 du Code de l'Environnement au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous:

N° de la nomenclature	Installations et activités concernées	Caractéristiques	Régime
1510-1	Entrepôt couvert (stockage de produits en quantité supérieure à 500 t) d'un volume supérieur ou égal à 300 000 m <sup>3</sup>	Volume de l'entrepôt = 573 600 m <sup>3</sup> Capacité de stockage maximale : 48 000 tonnes	A
1530-1	Dépôt de papier, carton ou matériaux combustibles analogues, y compris les produits finis conditionnés, la quantité stockée étant supérieure à 50 000 m <sup>3</sup>	Capacité de stockage maximale : 96 000 palettes de 1,2 m <sup>3</sup> , soit 115 200 m <sup>3</sup>	A

N° de la nomenclature	Installations et activités concernées	Caractéristiques	Régime
1532-1	Dépôt de bois sec ou matériaux combustibles analogues, y compris les produits finis conditionnés, la quantité stockée étant supérieure à 20 000 m <sup>3</sup>	Capacité de stockage maximale : 115 200 m <sup>3</sup> de produits en bois	A
2662	Stockage de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques), le volume stocké étant supérieur à 40 000 m <sup>3</sup>	Capacité de stockage maximale : 96 000 palettes de 1,2 m <sup>3</sup> , soit 115 200 m <sup>3</sup>	A
2663-1-a	Stockage de pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères / A l'état alvéolaire ou expansé tels que mousse de latex, de polyuréthane, de polystyrène, etc, le volume susceptible d'être stocké étant supérieur à 45 000 m <sup>3</sup>	Capacité de stockage maximale : 96 000 palettes de 1,2 m <sup>3</sup> , soit 115 200 m <sup>3</sup>	A
2663-2-a	Stockage de pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères / Dans les autres cas et pour les pneumatiques, le volume susceptible d'être stocké étant supérieur à 80 000 m <sup>3</sup>	Capacité de stockage maximale : 96 000 palettes de 1,2 m <sup>3</sup> , soit 115 200 m <sup>3</sup> (dont maximum 100 m <sup>3</sup> de pneumatiques)	A
2925	Atelier de charge d'accumulateur	500 kW	D
2910-A-2	Installation de combustion	Gaz naturel : 1,4 MW	NC
1172	Stockage de produits dangereux pour l'environnement – A- Très toxiques. La quantité totale étant inférieure à 20 tonnes	Capacité de stockage maximale : 50 kilogrammes	NC
1173	Stockage de produits dangereux pour l'environnement – B- Toxiques. La quantité totale étant inférieure à 100 tonnes	Capacité de stockage maximale : 50 kilogrammes	NC
1412	Stockage en réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés (aérosols)	Capacité de stockage maximale : 500 kilogrammes de gaz propulseur	NC
1432	Stockage en réservoirs manufacturés de liquides inflammables	Stockage de liquides inflammables de catégorie B Capacité éq maximale 10 m <sup>3</sup>	NC
1200	Stockage de produits comburants en quantité inférieure à 2 tonnes	Capacité de stockage maximale : 0,3 tonne	NC
1220	Stockage d'oxygène en quantité inférieure à 2 tonnes	Capacité de stockage maximale : 1,9 tonne	NC
1311-4-a	Stockage de produits explosifs de classe 1.4 en quantité inférieure à 100 kilogrammes	Stockage de produits explosifs de classe 1.4 Capacité de stockage maximale : Inférieure à 1 kg	NC

Régime : A (autorisation), E (Enregistrement), D (déclaration), NC (non classé).

La portée de la demande d'autorisation concerne toutes les installations repérées A ou D. Toutefois la capacité maximale de l'entrepôt étant de 96 000 palettes, le tonnage maximum autorisé (48 000 tonnes) sera commun aux différentes rubriques soumises à autorisation à l'exception du stockage des pneumatiques dont la capacité sera limitée à 100 m<sup>3</sup> (rubrique 2663-2).

### **1.2.2. Demande d'avis à l'Autorité Environnementale**

Conformément aux articles L. 122-1, R.122-2 et R.512-6 du Code de l'Environnement, le projet est soumis à étude d'impact et à avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, ci-après dénommée « Autorité Environnementale ».

Selon l'article R.122-7 du Code de l'Environnement, l'Autorité Environnementale donne son avis sur le dossier dans les deux mois suivant la réception de celui-ci. Pour le préparer, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL. Cet avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation comprenant, en particulier, l'étude d'impact et l'étude de dangers, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement et est complété par les éléments indiqués à l'article R.512-8 du même Code.

Le projet est par ailleurs soumis à évaluation de ses incidences sur la conservation des sites identifiés dans le cadre du réseau Natura 2000 FR7301822 « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » et FR7312014 « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac ».

Comme prescrit aux articles L.122-1 et R.512-6 du Code de l'Environnement, le porteur du projet a produit une étude d'impact et une étude de dangers qui ont été transmises par le préfet de la Haute-Garonne, autorité administrative compétente pour autoriser le projet, à l'Autorité Environnementale qui en a accusé réception le 8 avril 2013.

Conformément à l'article R.122-7 du Code de l'Environnement, le présent avis sera transmis au pétitionnaire, joint au dossier d'enquête publique par le préfet de la Haute-Garonne, et sera publié sur le site internet de la préfecture, ainsi que sur le site internet de la DREAL Midi-Pyrénées.

### **1.3. Enjeux environnementaux**

Les principaux enjeux de ce dossier portent sur :

- la ressource en eau ;
- l'accès et le trafic routier induit ;
- les consommations énergétiques, le climat et la qualité de l'air ;
- l'étude de danger.

La préservation de la biodiversité et l'intégration paysagère, bien que présentant des enjeux moindres, sont également examinées dans le cadre du présent avis.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

### **2.1. Caractère complet de l'étude d'impact**

Le dossier transmis par le préfet de la Haute-Garonne comprend l'ensemble des pièces et documents exigés par les dispositions des articles R.512-3 et suivants du Code de l'Environnement.

### **2.2. Analyse de la qualité de l'étude d'impact**

#### **2.2.1 Ressource en eau**

##### ***Contenu de l'étude d'impact***

- \* Eau potable : l'étude d'impact indique (p. 48) que le site sera raccordé sur le réseau public d'eau potable géré par la régie directe Grand Toulouse. Il n'y aura pas d'usage d'eau industrielle sur le site. Sur la base d'une consommation de 50 l/j/personne, les besoins sont estimés à 25,5 m<sup>3</sup>/j.

- Eaux usées : il est indiqué (p. 48) que les eaux usées générées par le projet seront traitées par la station d'épuration de l'Aussonnelle située sur la commune de Seilh, mise en service en 2010 et d'une capacité de 85 000 équivalent/habitants.
- Eaux pluviales : il est indiqué (p. 48-55) que le volume des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales a été calculé pour une pluie de période de retour de 10 ans et un débit de fuite limité à 10 l/s/ha.

Les eaux pluviales de toiture, de voirie et de parking seront collectées dans un bassin de rétention d'un volume utile de 3 700 m<sup>3</sup> avant rejet dans le fossé longeant la limite nord de la parcelle. Le débit de fuite ne se fera pas de façon gravitaire mais au moyen d'un poste de relevage pour lequel aucune description n'est fournie. Le temps de vidange de l'ouvrage n'est pas indiqué. Par ailleurs, le projet a été dimensionné pour une pluie décennale ; il n'est pas donné d'indication sur l'écoulement des eaux pour les pluies exceptionnelles (submersion des voiries, by-pass du bassin de rétention ...).

Concernant la qualité des rejets, un traitement des eaux de voirie et de parking est prévu en amont du bassin de rétention par deux séparateurs à hydrocarbures de classe I.

Concernant l'infiltration dans la nappe, le dossier conclut (p. 52) à une absence de risque de pollution des eaux souterraines, 2 m environ séparant le fond du bassin et le toit de la nappe. Toutefois, le diagnostic « Etat zéro » joint en annexe indique (p. 26-28) qu'en nappe haute, des données bibliographiques font état d'eaux souterraines à moins d'un mètre du terrain naturel.

- Eaux d'incendies : en cas d'incendie, le volume total de liquide à mettre en rétention serait de 1 865 m<sup>3</sup> (méthode de calcul basée sur la fiche D9A en annexe). Les eaux d'extinction seraient confinées sur la dalle des cellules de stockage (à hauteur de 1 400 m<sup>3</sup>) et dans les aires de manœuvre des poids lourds (pour 465 m<sup>3</sup>).

#### *Avis de l'autorité environnementale*

L'étude d'impact n'appelle pas d'observation particulière en ce qui concerne l'eau potable et les eaux usées.

En ce qui concerne les eaux pluviales, il aurait été intéressant de disposer d'informations concernant la vidange du bassin de rétention : nombre de pompes de relevage, dispositif de secours prévu, modalités de régulation à débit constant du pompage.

En tout état de cause, le temps de vidange de l'ouvrage devra être inférieur à 24 heures. Par ailleurs, il conviendra de rechercher l'accord du propriétaire ou du gestionnaire du fossé servant d'exutoire si ce dernier n'appartient pas à la parcelle du projet. Enfin, pour les pluies exceptionnelles, l'exploitant devra mettre en place un dispositif d'écoulement des eaux permettant d'assurer l'absence d'atteinte aux personnes et aux biens.

Concernant les risques d'infiltration dans la nappe, compte tenu des incertitudes relatives à la distance séparant le toit de la nappe et le fond du bassin, ce dernier devra être rendu étanche par l'adjonction d'une géomembrane lors de sa réalisation.

#### **2.2.2 Accès et trafic routier induit**

##### **Contenu de l'étude d'impact**

Des comptages réalisés en janvier 2012 sur la RD 63 (p. 19) établissent un trafic actuel d'environ 16 400 véhicules/jour sur cet axe, dont 1,4 % de poids lourds (soit environ 250 PL).

L'étude d'impact indique (p. 56) que chaque jour, environ 400 poids lourds, dont 200 véhicules utilitaires légers (VUL), et 500 véhicules légers transiteront par le site. Ce flux résultera en partie du déport des flux actuels depuis les différents sites logistiques utilisés par Airbus dans l'agglomération toulousaine. L'étude d'impact estime que ce transfert vers un entrepôt unique se

traduira par une diminution globale du nombre de poids lourds liés à l'activité logistique sur l'ensemble de l'aire urbaine, et un allègement du trafic sur les axes routiers d'accès aux usines notamment au sud de Colomiers. Cette diminution n'est toutefois pas quantifiée.

Il est par ailleurs indiqué (p. 58-59) que la création d'un accès routier entre le site Airbus et l'avenue Latécoère à l'est est envisagée. Ce barreau permettrait d'éviter le transit de poids lourds par la RD 63 pour effectuer les livraisons de pièces aux usines Airbus.

Concernant les déplacements du personnel appelé à fréquenter le site, un plan de déplacement d'entreprise (PDE) sera mis en place. Par ailleurs, il est indiqué (p. 11) que 2 transports à la demande (118 et 120) prévoient des arrêts à proximité du site ; un transport en commun en site propre (TCSP) est programmé sur la RD 63 dans le cadre du PDU, des emprises étant réservées à cet effet en limite ouest des terrains d'implantation du bâtiment.

#### **Avis de l'autorité environnementale**

En ce qui concerne la circulation de poids lourds, il apparaît que le projet serait à l'origine d'un doublement du trafic sur la RD 63 (qui passerait de 250 à 450 PL/jours, plus 200 VUL), le trafic de véhicules légers supplémentaire restant quant à lui limité (500 / 16 200, soit une hausse de 3 %).

Les effets de cette hausse très conséquente de fréquentation PL sur un axe déjà chargé, notamment aux heures de pointe, n'ont pas été analysés. Le barreau routier évoqué qui permettrait d'éviter une partie de la circulation générée par le projet sur la RD 63 ne fait l'objet d'aucune programmation à ce stade. Un échéancier de la réalisation de ce barreau de liaison entre l'entrepôt et l'avenue Latécoère, et une réelle étude prévisionnelle de trafic avant et après sa mise en service, seraient fortement souhaitables pour évaluer l'impact du projet sur la RD 63.

#### **2.2.3 Energie – Climat – Qualité de l'air**

##### **Contenu de l'étude d'impact**

Il est indiqué (p. 59) que différentes dispositions seront prises pour limiter les effets du projet sur les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre, et notamment :

- l'optimisation du remplissage des camions pour limiter le nombre de rotations ;
- l'optimisation des déplacements des collaborateurs par la mise en place d'un plan de déplacement d'entreprise, et des mesures favorisant le covoiturage et les véhicules électriques (places de stationnement réservées) ;
- l'optimisation des consommations énergétiques du bâtiment, celui-ci étant conçu pour limiter sa consommation d'énergie primaire à 80 kw/h par m<sup>2</sup> et par an ;
- l'utilisation de chariots électriques pour les opérations de manutention.

Concernant la qualité de l'air, une étude des effets du trafic induit par le site a été réalisée à l'aide du logiciel IMPACT ADEME. Sur cette base, l'étude d'impact conclut (p. 56-57 et 78-79) à une augmentation comprise entre 10,5 % et 25 % des principaux polluants, mais à l'absence d'impacts significatifs du projet sur la santé des riverains et des travailleurs.

#### **Avis de l'autorité environnementale**

Les dispositions prises pour limiter les effets du projet sur les consommations énergétiques et le changement climatique apparaissent satisfaisantes. La desserte future du site par un TCSP devrait permettre d'améliorer encore les performances de ce point de vue pour les déplacements des personnes.

Les informations contenues dans l'étude d'impact et l'annexe relative aux effets du trafic induit par le site sur la qualité de l'air suscitent toutefois des interrogations. Le site est en effet très proche (environ 70 m) du hameau de Garroussal situé sur la commune de Colomiers, et appelé semble-t-il à s'étendre. Or il ressort de l'étude jointe en annexe une augmentation sensible des

émissions de polluants. Si le calcul du risque réalisé permet de conclure globalement à la survenue peu probable d'un effet toxique, on observe malgré tout que l'incidence de risque (IR) des effets chroniques non cancérogènes est, pour les riverains, très légèrement supérieure à 1 (1,037) pour les particules PM10. Par ailleurs, aucune simulation n'a été faite pour les particules PM 2,5.

#### **2.2.4 Biodiversité**

##### *Contenu de l'étude d'impact*

Il est indiqué (p. 31 et rapport en annexe) que le diagnostic faune-flore a été réalisé à l'occasion d'un unique passage le 25 octobre 2012.

Il ressort de l'expertise réalisée qu'aucun habitat naturel patrimonial et aucune espèce floristique protégée ne sont présents dans l'emprise du projet. Seule une double haie complexe et une haie arbustive, situées respectivement à l'est et au sud du site, constituent des habitats pour la faune et présentent de ce point de vue un enjeu local.

L'inventaire faunistique ne fait ressortir aucune espèce patrimoniale. Les effets de la pollution lumineuse sur la faune sont pris en compte (p. 62-65).

##### *Avis de l'autorité environnementale*

La très faible pression d'inventaire, et la date à laquelle celui-ci a été réalisé, ne peuvent que susciter des réserves sur le plan méthodologique. Celles-ci sont cependant à relativiser compte tenu du caractère du site et de son faible potentiel en termes de biodiversité.

Le projet intègre la préservation des haies présentes à la périphérie du terrain, qui constituent l'unique élément de valeur patrimoniale locale. Il serait toutefois souhaitable, en complément, que les aménagements paysagers prévus soient conçus en liaison avec un écologue afin de valoriser leur potentiel écologique : une diversité végétale et des structures (strates herbacées, arbustives et arborescentes) permettrait le développement (nourriture, habitat, reproduction) des espèces animales qui y sont associées. De même, la conception du bassin de décantation et de ses abords pourrait être envisagée de manière à favoriser une certaine diversité floristique et faunistique (batraciens, odonates ...) en prévoyant des berges de pente variable et des zones de hauts-fonds, et la présence de plantes hydrophiles et d'une strate herbacée à ses abords. Enfin, l'application de modalités de gestion écologique (exportation selective des déchets verts, arrosage extensif, fauche annuelle tardive, proscription des amendements, des herbicides et des pesticides) favoriserait la biodiversité locale.

L'évaluation d'incidences Natura 2000, jointe en annexe et synthétisée en page 66, n'appelle pas d'observation particulière.

#### **2.2.5 Paysage**

##### *Contenu de l'étude d'impact*

L'étude d'impact est extrêmement sommaire sur ce point. Elle ne présente aucune analyse de la sensibilité paysagère du site. Il est simplement indiqué (p. 20-21 et 44) que le projet n'est pas situé dans un secteur réputé contenir des vestiges archéologiques, ni dans le périmètre de protection de monuments historiques, ni en site inscrit ou classé.

L'analyse des effets du projet sur le paysage présentée en pages 71-72 est également très succincte. L'argumentaire développé repose essentiellement sur la géométrie simple du bâtiment et sur une insertion paysagère s'appuyant sur la plantation d'arbres de haute tige et de haies et arbustes permettant de faire écran le long de la RD 63, sur la création d'un bosquet au nord-ouest, et sur l'implantation du parking du personnel en décaissé d'environ 1 m pour atténuer son impact visuel.

##### *Avis de l'autorité environnementale*

D'une manière générale, l'analyse paysagère contenue dans l'étude d'impact est sommaire, et très peu illustrée.

Des précisions sur le traitement des façades et des espaces verts paysagers prévus en couronne auraient été utiles (essences employées pour les différentes strates, composition paysagère argumentée), ainsi qu'une analyse de la perception du projet depuis les zones habitées les plus proches.

### **3. Analyse de l'étude de dangers**

Conformément aux dispositions de l'article L.512-1 du Code de l'Environnement et des articles R. 512-6 5° et R. 512-9, une étude de dangers a été fournie.

#### **3.1. Contenu de l'étude de dangers**

Le principal risque lié aux activités de stockage est l'incendie du fait de la nature et de la quantité des produits stockés.

##### **3.1.1 Dangers d'origine externe et dangers d'origine naturelle**

Les dangers d'origine externe recensés, dans l'accidentologie de la base de données ARIA du BARPI, pour les entrepôts, sont principalement les actes de malveillance, les défaillances matérielles et les défaillances humaines lors de travaux de maintenance et d'opérations d'entretien.

Les risques d'origine naturelle sont examinés dans l'étude de danger. Le danger principal identifié sur le site est la foudre.

Une analyse du risque a été réalisée, elle conclut que le site doit être protégé contre la foudre. Une étude technique sera réalisée lors de la construction du bâtiment.

##### **3.1.2 Risques liés aux produits stockés**

Les produits stockés sur le site et pris en compte dans l'étude de dangers sont les produits classés sous les rubriques 1510, 1530, 1532, 2662 et 2663 de la nomenclature. L'exploitant a prévu de stocker quelques produits dangereux d'autres rubriques mais dans des volumes inférieurs aux seuils de déclaration.

L'exploitant a raisonné en nombre de palettes. Quels que soient les produits stockés, le poids moyen de combustible d'une palette est de 500 kg. Le nombre de palettes maximal de l'entrepôt est de 96 000 palettes soit 48 000 tonnes de produits combustibles.

##### **3.1.3 Risques liés aux activités**

En l'absence d'opération de transformation des produits, il n'y a pas de dangers spécifiques liés aux activités.

Les ateliers de charges peuvent être à l'origine d'une production d'hydrogène susceptible de créer une atmosphère explosive.

Les installations électriques peuvent être à l'origine d'un incendie, suite à un court-circuit ou à un défaut d'isolation par exemple.

##### **3.1.4 Synthèse des potentiels de dangers et phénomènes dangereux identifiés**

Les potentiels de dangers suivants ont été identifiés par l'exploitant dans le cadre du projet :

<b>Système</b>	<b>Potentiel de danger</b>	<b>Evènement redouté</b>	<b>Phénomène dangereux</b>
Local de charge	Hydrogène	Formation d'une atmosphère explosive	Explosion

Système	Potentiel de danger	Evènement redouté	Phénomène dangereux
Chaufferie	Gaz Naturel	Formation d'une atmosphère explosive	Explosion
Cellules de stockage	Produits combustibles	Ignition	Incendie
	Produits combustibles	Ignition	Emission de fumées toxiques
2 cellules contiguës	Produits inflammables/combustibles	Ignition	Incendie
	Produits inflammables/combustibles	Ignition	Emission de fumées toxiques
3 cellules contiguës	Produits inflammables/combustibles	Ignition	Incendie
	Produits inflammables/combustibles	Ignition	Emission de fumées toxiques
Ensemble du site	Eaux d'extinction	Déversement dans les réseaux et dans le sol	Pollution des eaux et des sols

### 3.1.5 Analyse des phénomènes dangereux retenus

Le phénomène d'explosion dans les locaux de charge n'a pas été retenu car ceux-ci seront conformes aux textes en vigueur. Le phénomène de pollution des eaux et des sols n'a pas été retenu.

Bien que considérés par l'exploitant comme de probabilité d'occurrence très faible, les scénarios d'incendie sont modélisés pour chacune des cellules en prenant les hypothèses suivantes :

- les fonctions de sécurité mises en place sur le site sont défaillantes,
- le dispositif d'extinction automatique (sprinkler) est défaillant,
- l'oxygène est présent en quantité suffisante pour ne pas limiter le rendement de la combustion,
- l'ensemble des produits entreposés est détruit en deux heures.

Les phénomènes dangereux d'incendie ont aussi été modélisés avec une densité de remplissage supérieure du fait des mezzanines ou de palettiers caractérisés par des allées de circulation d'un mètre de large (au lieu de 2 m traditionnellement).

Les calculs de flux thermiques des incendies des cellules pour les produits classés 1510, 1530, 1532, 2662 et 2663 (produits solides conditionnés sur palettes) sont réalisés à l'aide de l'outil FLUMILOG développé par l'INERIS sur la base des palettes types recensées dans l'outil.

Les calculs de dispersion atmosphérique des fumées sont réalisés en considérant les plastiques majoritaires dans les produits stockés et en retenant comme produits d'émissions l'oxyde de carbone (CO), l'acide chlorhydrique (HCl), l'acide cyanhydrique (HCN), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).

Les valeurs de références prises pour les seuils des effets thermiques et des effets toxiques sur les structures et sur les hommes sont celles de l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005.

Concernant les flux thermiques générés par l'incendie d'une cellule, les modélisations montrent que, quelle que soit la cellule de stockage en feu et le produit combustible stocké :

- le flux thermique de 8 kW/m<sup>2</sup>, correspondant au seuil des effets létaux significatifs et au risque d'effet domino, est toujours contenu dans les limites d'exploitation ;

- le flux thermique de  $5 \text{ kW/m}^2$ , correspondant au seuil des premiers effets létaux et de destruction des vitres, est toujours contenu dans les limites d'exploitation ;
- le flux thermique de  $3 \text{ kW/m}^2$ , correspondant au seuil des effets irréversibles sur les personnes, sort légèrement des limites d'exploitation sur une parcelle boisée propriété d'Airbus.

Les incendies de 2 puis de 3 cellules contiguës sont modélisés en utilisant les mêmes règles. Les modélisations montrent que les flux thermiques de  $8 \text{ kW/m}^2$  et de  $5 \text{ kW/m}^2$  ne sortent pas des limites d'exploitation. Le flux thermique de  $3 \text{ kW/m}^2$  sort légèrement des limites d'exploitation sur une parcelle boisée propriété d'Airbus.

En conclusion des phénomènes dangereux d'incendie des cellules 1 et 2 (cas du stockage en mezzanine pour les produits classables sous les rubriques 1532, 2622 ou 2663), l'exploitant a indiqué que des effets dominos sont possibles vers les zones de bureaux, techniques, ou la chufferie. Pour l'exploitant, les moyens de prévention ou de protection seront suffisants pour ne pas générer de risque supplémentaire. En effet, l'effet domino majeur pouvant être généré par ces phénomènes dangereux est l'explosion des chaudières. Celui-ci a déjà été pris en compte par l'exploitant et modélisé dans l'étude de dangers.

Concernant les émissions de fumées ou gaz toxiques générées par l'incendie, les modélisations montrent que, quelle que soit la cellule considérée en feu et le contenu de celle-ci, les éléments toxiques susceptibles d'être emportés par les fumées se disperseront sans engendrer d'impact significatif aux abords immédiats ou aux alentours du site.

Les seuils des effets létaux et les seuils des effets irréversibles ne sont dépassés pour aucun des paramètres étudiés.

Les criticités résiduelles des phénomènes dangereux retenus ainsi que les cinétiques de développement sont estimées par l'exploitant en conclusion de son étude de dangers.

L'exploitant a affecté tous les scénarios d'incendie d'une des cellules d'un indice de probabilité C (improbable) au sens de l'arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation. Il affecte un indice de probabilité D (très improbable) aux phénomènes d'incendie de 2 ou de 3 cellules contiguës ainsi qu'à celui d'explosion de la chaudière. Les phénomènes de déversement accidentel des eaux et de dispersion des fumées ont une probabilité de classe B (probable).

Compte tenu des résultats des modélisations et de l'absence de tiers dans les zones d'effets, les événements sont tous qualifiés de modéré en terme de gravité.

Il apparaît, dans la grille de criticité finale, qu'aucun des phénomènes dangereux étudiés par l'exploitant dans son étude de dangers n'est classé en zone inacceptable ou à proximité.

Les principales mesures de sécurité proposées par l'exploitant sont les suivantes :

- mesures constructives : structure des bâtiments en béton présentant une stabilité au feu d'une heure, murs et portes coupe-feu de degré deux heures entre cellules avec dépassement des murs d'un mètre en toiture et en façade, couverture et ensemble de la toiture satisfaisant au classement T30-1, cantons de  $1\ 600 \text{ m}^2$  maximum, désenfumage sur 2 % de la surface, chauffage par aérothermes ;
- mesure de surveillance et de détection : clôture complète du site, fermeture des locaux, surveillance permanente du site ;
- mesure de défense contre l'incendie : détection incendie et réseau d'extinction automatique par eau surpressée couvrant l'ensemble du site (cellule, bureaux et locaux techniques hors chufferie), RIA et extincteurs portatifs, 8 poteaux incendie surpressés assurant un débit de  $365 \text{ m}^3/\text{h}$  pendant 2 h, formation du personnel ;

- mesures de protection des sols et des eaux : réseau de collecte des eaux avec vanne d'isolation à commande manuelle ou automatique et capacité de rétention d'environ 1 800 m<sup>3</sup>;
- mesures techniques particulières : aménagement des locaux de charge (asservissement de la charge à la ventilation et à la détection d'hydrogène) et de la chaufferie (détection gaz).

### 3.2 Avis de l'Autorité Environnementale

Les risques sont correctement identifiés. L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation compte-tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts à protéger.

#### Conclusion

Dans l'ensemble, malgré certaines imprécisions, et sous réserve du respect des prescriptions relatives à la gestion des eaux pluviales, il peut être considéré que l'étude d'impact aborde de façon proportionnée les principaux enjeux environnementaux liés à ce projet de plateforme logistique.

L'étude de dangers quant à elle présente de manière satisfaisante les éléments montrant que les risques résiduels sont acceptables.

L'étude d'impact et les études associées jointes répondent ainsi globalement aux objectifs qui leur sont assignés proportionnellement à la nature du projet et au contexte local.

Pour le Préfet de la région Midi-Pyrénées  
Autorité Environnementale,  
et par délégation,  
Le directeur régional

André CROCHERIE