

Enquête Publique relative

**à la demande présentée par la Société AIRBUS
TRANSPORT INTERNATIONAL, en vue d'obtenir
l'autorisation d'exploiter une extension de l'actuel hall
de déchargement du Beluga Standard, afin de le
convertir en hall de maintenance du Beluga XL, sur le
territoire de la Commune de Colomiers, Avenue Jean
Monnet, 31770 COLOMIERS.**



Enquête se déroulant du Lundi 1 Juillet au Lundi 15 Juillet 2019 inclus

AVIS ET CONCLUSIONS

Christian HENRIC – Commissaire Enquêteur

SOMMAIRE

1- Préambule

2- Rappel du Cadre, objet et contexte de l'enquête publique

3- Avis sur l'organisation et le déroulement de l'enquête publique

4- Avis sur le dossier d'enquête

5- Avis sur les questions posées

6- Avis sur les impacts sur l'environnement

7- Conclusions et Avis du Commissaire Enquêteur

1- Préambule

Cette enquête concerne le projet d'AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL de construire un hall de maintenance du futur avion-cargo d'AIRBUS, le Beluga XL qui doit remplacer le Beluga ST.

L'actuel hall de déchargement du Beluga ST, hall C40, sera réaménagé et agrandi. Le projet se situe sur le site de Clément Ader dans la zone aéroportuaire de Toulouse – Blagnac, sur la commune de Colomiers.

2- Rappel du Cadre, objet et contexte de l'enquête publique

La construction du futur hall de maintenance du Beluga XL consistant en l'agrandissement du bâtiment C40 et sa conversion en hall de maintenance nécessite la demande d'autorisation environnementale au titre des installations classées.

Les activités soumises à la réglementation ICPE sont :

- * 2925 : Atelier de charge d'accumulateurs (régime de déclaration),
- * 2930-1 : Atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteurs (régime d'autorisation).

Nous sommes bien soumis à la réglementation 2925, au régime de la déclaration puisque la puissance maximale de courant continu utilisable pour ce bâtiment est supérieure à 50 kW (charge d'accumulateurs) et à la rubrique 2930-1 puisque la surface de l'atelier est supérieure à 5 000m², régime d'autorisation.

Le hall sera d'une superficie totale de 8 200 m² dont 3200 m² issus de l'extension projetée. Cette surface de 8 200 m² fait qu'il ne se trouve pas visé par la catégorie de projet 39.a du tableau annexé à l'article R.122.2 du Code de l'Environnement. Il est cependant soumis à l'examen cas par cas selon la catégorie 1.a.), autres installations classées pour la protection de l'environnement. Ce projet nécessite la réalisation d'un dossier de demande d'autorisation environnementale, conformément aux exigences des articles L 181-1, R 181-12 à 15 et D 181-15-1.

Le projet n'est de plus pas concerné par une rubrique IOTA (Installation, Ouvrages, Travaux et Activités) car ils n'interviennent pas sur le milieu aquatique.

Le projet n'est de plus pas concerné par une rubrique IED (Industriel Emissions Directive) ni par la directive 2012/18/UE du 4 Juillet 2012 dite Seveso III. Il est précisé que le projet est soumis à un examen au cas par cas au titre de la catégorie

de projet n°1, l'avis de l'autorité environnementale est joint au dossier.

Les surfaces déjà très majoritairement imperméabilisées ne modifient pas l'écoulement des eaux pluviales.

Une demande en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter, au titre des installations classées pour une protection de l'environnement, une extension de l'actuel hall de déchargement du Beluga Standard afin de le convertir en hall de maintenance du Beluga XL a été déposée le 29 Mars 2019, présentée par la SOCIETE AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL.

Le préfet de la Région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne est l'autorité organisatrice de l'enquête publique conformément au Code de l'Environnement.

3- Avis sur l'organisation et le déroulement de l'enquête publique

Par requête en date du 29 Mars 2019, la SOCIETE AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL, a sollicité le Tribunal Administratif de Toulouse pour la désignation d'un Commissaire Enquêteur afin de procéder à une enquête publique ayant pour objet d'obtenir l'autorisation d'exploiter, au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, une extension de l'actuel hall de déchargement du Béluga standard afin de le convertir en hall de maintenance du Beluga XL, Avenue Jean Monnet à 31770 COLOMIERS.

Par une décision en date du 28 Mai 2019 E 19000093/31, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Toulouse a désigné Christian HENRIC, en tant que Commissaire Enquêteur.

Par un arrêté en date du 5 Juin 2019, Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne a fixé les modalités d'organisation de l'enquête publique.

Celle-ci s'inscrit et respecte le Code de l'Environnement, notamment les articles L 123-1 et de R.123-1 à R.123-27.

Un avis d'ouverture d'enquête publique a été établi permettant d'effectuer l'affichage réglementaire.

Il est précisé par rapport en date du 27 Mai 2019, de fin de phase d'examen, dans lequel l'inspection des installations classées de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) d'Occitanie, a considéré le dossier régulier et a sollicité l'organisation d'une enquête publique étant dit que, par décision en date du 1 Février 2019, Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne (DREAL) a dispensé le présent projet d'évaluation environnementale, suite à examen au cas par cas, conformément aux dispositions de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement.

Il a été décidé que l'enquête se déroulerait au Lundi 1 Juillet au Lundi 15 Juillet 2019 inclus, avec l'organisation de deux permanences.

La décision de dispense d'étude après examen au cas par cas en application de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement a été incorporée au dossier soumis à l'enquête. De plus a été prise en compte la demande de dérogation.

« Conformément à l'article R.512-52 du Code de l'Environnement, AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL souhaite déroger aux prescriptions de certains articles du Code de l'Environnement. Ces prescriptions concernent les plans réglementaires à fournir. En effet, le plan d'ensemble à l'échelle de 1/200 au minimum indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que l'affectation des constructions et terrains avoisinants et le tracé de tous les réseaux enterrés existants demandé au 9. de l'article D181-15-2, est fourni dans ce présent dossier à l'échelle 1/250 pour le plan de masse, à l'échelle 1/1000 pour le plan des réseaux secs et à l'échelle 1/750 pour le plan des réseaux humides. Cette dérogation est demandée car le fait de fournir trois plans distincts améliore la visibilité des réseaux et les échelles réduites permettent de reporter les points de raccordements des réseaux. AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL souhaite déroger aux dispositions constructives fixées par l'arrêté du 29/05/00 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2925 « accumulateurs (ateliers de charge d') ». La justification de la demande de dérogation se trouvant dans le paragraphe 9 de la partie D du dossier soumis à l'enquête. »

Conformément à l'arrêté de Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne et à la réglementation et notamment à son article 3, les mesures de publicité suivantes avaient été prescrites :

« Un avis au public portant les indications mentionnées à l'article R.123-9 du Code de l'Environnement est affiché, aux frais de l'exploitant, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique à la Mairie de Colomiers et dans tous les lieux publics et tous endroits où l'attention des intéressés peut être facilement appelée, par les soins du Maire de la Commune de Colomiers, du Maire de la Commune de Blagnac et Toulouse, comprises dans le périmètre d'un kilomètre et concernées par les risques et inconvénients dont l'établissement peut être la source.

Cet avis est également affiché par les soins du demandeur sur le site de l'installation projetée conformément aux caractéristiques fixées par l'arrêté ministériel du 24 Avril 2012. L'enquête est enfin annoncée 15 jours au moins avant son ouverture et dans les huit premiers jours de son déroulement, par les soins du Préfet et aux frais du demandeur, dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département. Le dossier auquel est joint l'avis de l'autorité environnementale est mis en ligne sur le site internet des services de l'Etat en Haute-Garonne, l'adresse suivant : <http://www.haute-garonne.gouv.fr>. »

Si l'on tire un bilan du déroulement et de l'organisation de l'enquête, on peut constater que l'enquête a été bien annoncé 15 jours au moins avant son ouverture et dans les huit premiers jours de son déroulement dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département, les 4 parutions sont les suivantes :

- l'Opinion Indépendante date de parution le 14 Juin 2019
- l'Opinion Indépendante date de parution le 5 Juillet 2019
- la Dépêche du Midi date de parution le 14 Juin 2019
- la Dépêche du Midi date de parution le 2 Juillet 2019.

Le dossier avec l'avis de l'autorité environnementale a été bien mis en ligne, sur le site internet des services de l'état en Haute-Garonne, on pouvait également le consulter sur les sites de la Mairie de Colomiers et de Toulouse.

Au niveau de l'affichage réglementaire, comme il est précisé dans le rapport, des anomalies malgré des relances sont apparus, affichage tardif, affiche non conforme ...

Ce déficit d'organisation est difficilement explicable, l'affichage constitue l'une des obligations réglementaires de publicité des enquêtes publiques. Il est dommageable que ce déficit amène une fragilité juridique de l'enquête.

Après avoir signé et paraphé le registre, le Commissaire Enquêteur a effectué et tenu les deux permanences prévues à la Mairie de Colomiers conformément à l'arrêté préfectoral :

- le lundi 1 Juillet 2019 de 14 h à 17 h,
- le lundi 18 Juillet 2019 de 9h à 12 h.

Le registre a été clos et récupéré par le Commissaire Enquêteur le Jeudi 8 Juillet 2019 à 14 h

Les deux permanences se sont parfaitement déroulées mais il n'y a eu aucune visite, le registre électronique mis à la disposition du public n'a reçu aucune contribution, aucun courrier n'a été envoyé au Commissaire Enquêteur.

Je ne pense pas toutefois que l'on puisse considérer comme responsable l'affichage de ce déficit, les erreurs signalés compte tenu des autres moyens mis en œuvre, parutions, site internet, et un affichage effectué tout de même n'ont, me semble-t-il pas été de nature à nuire à l'information du public. Aucune remarque à ce sujet n'a été émise.

Ce déficit de participation peut, peut-être, s'expliquer par une acceptabilité de principe s'agissant d'une zone dédiée à ce type d'activité et concernant un agrandissement peu important d'un bâtiment existant

Suite à la clôture de l'enquête et comme le prévoit la réglementation et l'article 6 de l'arrêté de Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne, « le Commissaire Enquêteur établit dans un délai de 8 jours après la fin de l'enquête publique, un procès-verbal de Synthèse des observations recueillies et les transmet au Maître d'Ouvrage qui dispose d'un délai de réponse de 15 jours pour produire ses éventuelles observations ».

Un rendez-vous a été pris afin de remettre en main propre ce PV de Synthèse le Lundi 22 Juillet à 16h00, dans un délai conforme, Monsieur Gaillot et Monsieur Mollard, AIRBUS

OPERATIONS SAS étaient présents. Monsieur Gaillot, responsable du projet a signé la remise de ce document.

Le PV reprend les interrogations du Commissaire Enquêteur puisqu'aucune observation du public n'a été émise.

Le demandeur disposait d'un délai de 15 jours pour produire ses éventuelles observations. J'ai reçu par mail un mémoire en réponse aux observations et remarques du PV de Synthèse le 2 Août 2019.

Les délais prévus par l'arrêté préfectoral ont donc bien été respectés.

Les villes de Toulouse et Blagnac ont adressé un courrier au Directeur Départemental des Territoires, représentant Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne.

L'article 4 de l'arrêté préfectoral précisait que les conseils municipaux devaient donner leur avis sur la demande d'autorisation.

Les deux villes soulignent que pour différentes raisons, ne seront pas proposées de délibération de leur conseil municipal.

Toutefois la ville de Toulouse précise « néanmoins après étude du dossier, il apparaît que le projet n'est pas de nature à entraîner des nuisances et impacts sur le territoire de la commune de Toulouse, de par son éloignement, l'environnement dans lequel il s'insère et les dispositions prévues ».

Deux suggestions suivent :

- La première concerne les éventuelles fumées d'incendie :

« Il est noté toutefois l'absence d'étude sur l'étendue et les effets des éventuelles fumées d'incendie dans le cadre des différents accidents identifiés dans l'analyse des risques. Ces fumées pourraient en effet avoir des incidences non négligeables sur le fonctionnement de l'aéroport Toulouse – Blagnac et sur la circulation sur les voiries proches » ;

- La seconde sur le réseau pluvial :

« Egalement, au vu des nombreuses activités présentes sur le site Clément Ader, qui impliquent la présence de kérosène et autres produits chimiques, le système de fermeture du réseau pluvial prévu pour confiner les eaux d'extinction en cas d'incendie pourrait être amélioré avec un déclenchement automatique (relié au SSI) plutôt que manuel. Cela permettrait d'améliorer le délai de réaction de fermeture du réseau pluvial en cas de départ d'incendie et préserverait le milieu récepteur, en l'occurrence l'Aussonnelle, qui est fragile du fait de son faible débit ».

J'ai envoyé au demandeur, dès que le courrier a été en ma possession une copie de celui-ci.

Le demandeur m'a répondu, d'abord par un appel téléphonique, puis a confirmé par un mail le 14 Août 2019, en me donnant sa position par rapport à ses suggestions..

La ville de Blagnac quant à elle précise :

« En effet, au regard des conclusions de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, l'absence d'incidence de cette installation classée sur le territoire blagnacais, ne justifie pas un avis de l'assemblée délibérante de la commune ».

La ville de Colomiers, bien que directement concernée, n'a de manière très étonnante, donnée aucune position sur ce dossier.

En conclusion, le Commissaire Enquêteur atteste que l'ensemble des prescriptions réglementaires et légales préparatoires à l'enquête publique ont été respectées à l'exception du côté formel de l'affichage, bien que réalisé.

Il n'appartient pas au Commissaire Enquêteur de se prononcer sur le fond.

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté avec l'organisation des deux permanences et le respect chronologique et dans les délais prévus de différentes phases à respecter (PV de Synthèse, mémoire en réponse...).

L'absence de mobilisation n'est pas, me semble-t-il dû à un défaut de publicité mais comme indiqué précédemment à une acceptabilité de principe de ce type d'installation.

4- Avis sur le dossier d'enquête

Le dossier d'enquête correspond à une demande d'autorisation environnementale en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le projet étant soumis aux rubriques suivantes :

- * 2925 : Atelier de charge d'accumulateurs (régime de déclaration),
- * 2930-1 : Atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteurs (régime d'autorisation).

Le dossier a été élaboré par le cabinet d'étude :

ALPHARE – FASIS
24, Avenue Georges Brassens
31700 BLAGNAC

Le dossier comprend :

- Un résumé non technique

Ce dossier permet une compréhension rapide du dossier et de ses enjeux :

- * une partie A, caractérisation du projet,
- * une partie B, description du projet,
- * une partie C, l'étude d'incidence environnementale,
- * une partie D, étude de danger
- * une partie E, annexes.

Cette partie E annexée se compose des pièces suivantes :

1. PARTIE A – Annexes

- 1.1 Annexe A1 : plan 1/25000^{ème}
- 1.2 Annexe A2 : plan de masse du projet au 1/1000^{ème}
- 1.3 Annexe A3 : plans réglementaires
 - 1.3.1 Annexe A3.1 : plan de masse au 1/250^{ème}
 - 1.3.2. Annexe A3.2 : plan de réseaux secs au 1/1000^{ème}
 - 1.3.3. Annexe A3.3 : plan des réseaux humides au 1/750^{ème}
- 1.4 Annexe A4 : documents attestant que le pétitionnaire dispose du droit d'y réaliser son projet

2. PARTIE B – Annexes

- 2.1 Annexe B1 : plan des dispositions coupe-feu

3. PARTIE C – Annexes

- 3.1 Annexe C1 : demande d'examen cas par cas et décision de l'autorisation Environnementale
- 3.2 Annexe C2 : demande d'avis sur la remise en état du site (Urbanisme) et preuve de dépôt
- 3.3 Annexe C3 : demande d'avis sur la remise en état du site (propriétaire)

4. PARTIE D – Annexes

- 4.1 Annexe D1 : implantation des moyens fixes de lutte incendie
- 4.2 Annexe D2 : plan des poteaux incendie
- 4.3 Annexe D3 : calcul D9/D9A
- 4.4 Annexe D4 : analyse du risque foudre
- 4.5 Annexe D5 : évaluation préliminaire des risques

- 4.6 Annexe D6 : liste des produits dangereux
- 4.7 Annexe D7 : attestation risques naturels sécheresse
- 4.8 Annexe D8 : accidentologie externe (base de données ARIA du BARPI)
- 4.9 Annexe D9 : notes de calcul modélisation.

Les pièces essentielles, demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale (article E.122-3 du Code de l'Environnement) et la décision de dispense d'étude d'impact après examen au cas par cas (article R.122-3 du Code de l'Environnement en date du 1 Février 2019), y figurent.

La demande de dérogation concernant les échelles des plans à fournir peut être prise en compte, les échelles fournies étant beaucoup plus lisibles et compréhensibles.

En conclusion, on peut affirmer que le dossier est complet, conforme à la réglementation.

Il permet grâce au résumé non technique et aux différents enjeux identifiés et étudiés de comprendre et de maîtriser ceux-ci. Ces remarques seront les avantages du dossier.

Quelques remarques sur les faiblesses de celui-ci, ce seront les inconvénients du dossier permettant d'en tirer un bilan avantages / inconvénients.

Sur le fond, il aurait été judicieux d'insister de manière plus importante et d'argumenter sur les conséquences notamment phoniques de l'arrivée des Beluga XL.

La gestion éventuelle des eaux d'incendie sur le réseau pluvial aurait mérité d'être plus justifiée.

Sur la forme, deux petites incohérences, sur le classement de la zone du bâtiment C40 par rapport aux zonages d'urbanisme, 2 UE du PLU de Colomiers, UA2 du PLUih et sur le nombre de m2 de surfaces à artificialiser (1500 m2/500m2).

Le bilan fait apparaître un solde positif en faveur du dossier soumis à l'enquête permettant une bonne compréhension et étant complet et conforme à la réglementation concernant les demandes d'autorisation environnementale.

5- Avis sur les questions posées

Le chapitre aborde les questions et remarques posées et les réponses du demandeur. Celles-ci proviennent essentiellement du PV de Synthèse puisqu'aucune contribution n'a été émise pendant la durée de l'enquête. Seront ensuite abordées les remarques de la ville de Toulouse correspondant à son courrier en date du 22 Juillet 2019.

Application de la règle d'Urbanisme de la zone UA2 ou 2UE

La Mairie de Colomiers a appliqué au permis de construire le règlement de la zone UA2 du PLUih, PC déposé le 10 Avril 2019, PLUih approuvé le 11 Avril 2019.

Il aurait été souhaitable de connaître la date du caractère exécutoire du PLUih après contrôle de l'égalité. Dans tous les cas, il appartient à la commune de déterminer la date exécutoire de son document d'Urbanisme et de la communiquer sans délai au Préfet.

En ce qui concerne les dossiers d'Urbanisme, notamment les permis de construire en cours d'instruction à la date d'opposabilité du nouveau document d'Urbanisme, ces dossiers doivent faire l'objet d'une nouvelle instruction. En effet, en application de la règle selon laquelle la légalité d'un acte doit s'apprécier à la date de laquelle il est édicté, les dossiers déposés en Mairie avant l'entrée en vigueur du nouveau PLU, non délivrés avant cette date, doivent faire l'objet d'une nouvelle instruction en fonction des nouvelles règles d'Urbanisme en vigueur. Si le projet respecte ces règles, il pourra être accordé, dans le cas contraire, il devra être refusé. Le contrôle de légalité est là pour vérifier cette validité.

Le permis de construire date du 28 Juin 2019, le recours des tiers est de deux mois après affichage du permis de construire, nous sommes donc, pendant l'enquête encore dans ce délai.

Je prends acte donc de ce permis, accordé, permettant d'étudier la demande d'autorisation environnementale, mon rôle n'étant pas de commenter le permis de construire obtenu, en recommandant toutefois de bien s'assurer que l'ensemble des recours possibles sur cette demande d'autorisation, soit apuré (**recommandation n° 1**)

Incendie du bâtiment C15 et retour d'expérience

Le demandeur en réponse à l'interrogation, concernant le récent incendie du bâtiment C15 de stockage de déchets, n'identifie pas la cause de l'incendie. Il précise toutefois qu'aucun effet domino n'a été relevé, les mesures et interventions prises lors de cet événement ont permis de régler cet incendie de manière rapide et efficace. Les procédures mises en œuvre vont toutes dans le sens d'un confinement et d'un règlement de toute incidence et tout effet domino.

Les effets dominos sur le C40

Il est demandé des précisions sur les distances de sécurité pour éviter les effets dominos, un certain nombre de réponses sont apportées dans sa note par le demandeur. Il confirme que les distances prévues sont celles qui permettent de se prémunir de tout effet domino, les modélisations le confirment.

Je prends acte dans mon avis de ces positions, je suis par contre particulièrement prudent sur des effets dominos qui pourraient subvenir en cas d'évènements liés exceptionnels mais qu'il est difficile effectivement de prévoir, je pense par exemple à une chute d'aéronef.

Demande de dérogation au titre de la rubrique 2925, confirmation des distances à respecter

Le paragraphe 9 de la partie D du dossier soumis à l'enquête fait apparaître une demande de dérogation au titre de la rubrique 2925. Il sera demandé de confirmer sur un plan l'emplacement du local de charge (p.53 du dossier) et de confirmer que 10 m de distance suffiront à écarter les dispositions constructibles relatives à la tenue au feu.

La réponse confirme l'emplacement et la distance de 10 mètres entre le local de charge et le hall de maintenance. Il est justifié, cette distance en faisant référence à un extrait de l'arrêté de prescriptions générales relatif à la rubrique 2930, ce dernier précisant :

« Afin de ne pas aggraver les effets d'un incendie, les installations stockant des matériaux ou des produits inflammables, d'une part, et les bâtiments ou locaux fréquentés par le personnel et abritant des bureaux ou les lieux dont la vocation n'est pas directement liée à l'exploitation de l'installation, d'autre part, sont séparés :

- soit par une distance d'au moins 10 mètres entre locaux si ceux-ci sont distincts ;
- soit par un mur coupe-feu de degré deux heures, dépassant d'au moins un mètre en toiture et de 0.5 mètre latéralement, dans les autres cas. Les portes sont coupe-feu de degré une heure et munies d'un ferme-porte ou d'un dispositif assurant leur fermeture automatique».

Mon avis, est que la réponse concernant cette distance est, à partir du moment où celle-ci est conforme aux différents arrêtés relatifs aux prescriptions applicables aux installations classées, satisfaisante.

Risque d'effet domino du bâtiment C43 vers le bâtiment C40

Il est joint la décision de dispense d'étude d'impact après examen au cas par cas, pour le bâtiment C43, en application de l'article R.123-3 du Code de l'Environnement qui considère en conclusion :

« Qu'au regard de l'ensemble de ces éléments, le projet n'est pas susceptible d'entraîner des impacts notables sur l'environnement ».

Je me rangerai à cet avis de l'autorité environnementale. Tout en pensant qu'une étude au cas par cas, bâtiment par bâtiment, dispense par dispense, éludent les questions d'effets globaux et les mutualisations des risques mais la réglementation devrait alors être différente

en tenant compte de cette concentration importante d'activités en un même site.

Le risque foudre

Suite à la demande concernant les protections des autres bâtiments du site et notamment du C43, contre le risque foudre, le demandeur par sa réponse précise dans un premier temps la réglementation :

« Rappel de la réglementation : « La réglementation foudre des ICPE (Installation Classées Pour la Protection de l'Environnement) est régie par l'Arrêté du 19 Juillet 2011 modifiant l'Arrêté du 4 Octobre 2010. L'exploitant doit caractériser l'activité foudre au niveau du site industriel et la quantifier par une densité de foudroiement ».

Le demandeur précise que le bâtiment C43 est protégé contre la foudre ainsi qu' «une très grande majorité du site de Clément Ader ». Le bâtiment C43 est protégé, il serait utile de préciser quels sont les bâtiments qui ne sont pas protégés contre la foudre et pourquoi, ce sera la **recommandation n° 2**.

Devenir du bâtiment H10

La repose précise que :

« Différents scénarios sont à l'étude par le schéma industriel, et aucune décision n'est arrêtée à ce jour.

Le bâtiment au regard de sa proximité avec les pistes de la plateforme aéronautique continuera probablement d'accueillir activités de maintenance et opérations sur les aéronefs ».

Dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, il est question d'un transfert des activités du bâtiment H10 au bâtiment C40, il est précisé que le personnel d'exploitation et le personnel naviguant, actuellement réparti entre le hall de déchargement C40 et le hall de maintenance H10, seront regroupés dans le nouveau hall C40, le bâtiment C43 et le bâtiment de bureaux A43 et que l'extension des C40 ne va pas augmenter l'effectif de personnel présent sur place. La nouvelle activité du bâtiment H10 devra faire l'objet de toutes les demandes et autorisations nécessaires en fonction de celle-ci.

Il est de plus à préciser que le déplacement du H10 vers ce C40 et son agrandissement vont faire perdre 23 places de véhicules VL « qui seront supprimées pour les besoins d'accès au site » Il n'est pas suffisamment précisé où l'on trouvera les nouvelles places, indispensables au fonctionnement de l'activité.

Une précision sera nécessaire, ce sera la **recommandation n° 3**.

Demande de prévisions sur l'endroit et la localisation où s'effectueront les checks C et D

Le pétitionnaire précise :

« Les opérations de check C et D sont sous-traitées à des prestataires MRO (Maintenance, Repair, and Opérations) spécialistes de ce type d'activité. Les check C et D seront réalisés dans les bâtiments de ces prestataires sous leur responsabilité, en dehors de Toulouse ».

Le Commissaire Enquêteur prend acte que ces opérations, plus lourdes, ne s'effectueront pas sur le bâtiment C40, ni sur le site de Clément Ader et d'une manière générale sur le site de la zone aéroportuaire que ce soit sur Toulouse, Blagnac, Colomiers...

Les conséquences acoustiques, demandes diverses de précisions afin d'appréhender les effets cumulatifs

La réponse d'ATI est :

« L'activité de maintenance du Beluga XL projetée dans le C40 n'est pas susceptible d'engendrer des niveaux de bruit supérieurs à l'activité actuelle de déchargement du Beluga ST. De plus, la zone est fortement impactée par le bruit issu de l'atterrissage et du décollage des avions et les potentielles cibles sont éloignées.

Phase d'exploitation du C43 : l'augmentation du trafic sur site engendrera du bruit supplémentaire qui restera marginal (+2 avions/jour). Le projet est soumis à des nuisances sonores (proximité de l'aéroport de Toulouse – Blagnac). Ce point a été spécifiquement évoqué dans le dossier cas par cas du C43 ».

De plus, celui-ci précise que l'agrandissement du C40 ne générera pas d'augmentation du trafic. Enfin, il est dit que « l'impact acoustique du Beluga XL ne sera connu que lors de la certification de l'avion prévu fin 2019. La comparaison entre Beluga ST et Beluga XL ne pourra se faire qu'à ce moment-là »

Cette réponse manque de clarté, on peut même y déceler une certaine opacité. Comme le précise le rapport de présentation, en faisant référence à la Commission Consultative de l'Environnement, il est d'ores et déjà possible de prévoir les augmentations de trafic, les moteurs Rolls Royce Trent 700 sont référencés, équipant des aéronefs en service, des vols d'essais du Beluga XL ont déjà été effectués, des mesures existent, le Beluga XL est plus grand, moins aérodynamique, il fera plus de bruit.

Le Comité de suivi devra être particulièrement vigilant sur les nuisances émises.

Une recommandation sera édictée avec la demande mise en place de mesures complémentaires avant et après la mise en service du C40 afin de vérifier les conséquences acoustiques de la mise en service de ce bâtiment. Ce sera la **recommandation n°4**.

Demande de confirmation de la perte de surfaces artificialisées

A la demande de confirmation de perte de partie enherbée, 500 m² d'après la dispense d'étude d'impact, 1 500m² d'après le dossier soumis à l'enquête, il est répondu que ce sont bien 1 500m² de parties enherbées qui sont concernées correspondant à la précision sur la trajectographie des avions. Il est de plus précisé que le site Clément Ader d'une surface de 1 521 283 m² comprend 326 468 m² d'espaces verts soit 1 194 815 de surfaces imperméabilisées.

Nous sommes à environ 0.0001% de supplémentaire ce qui est totalement négligeable.

Il est précisé que le réseau EP a intégré cette différence. Le Commissaire Enquêteur dans son avis considère que cette différence ne remet en rien le projet et la décision de dispense d'évaluation environnementale.

Demande de précisions sur l'augmentation de trafic, avenue Jean Monnet

Le pétitionnaire répond qu'en regroupant C40 et C43, hall de maintenance et hall de déchargement, ceci n'impactera pas le trafic de l'Avenue Jean Monnet. Soit, mais le déplacement du H10 vers le C40 va quand même augmenter le trafic par l'entrée du site Clément Ader, l'Avenue Jean Monnet est déjà fortement impactée, d'un aménagement de mauvaise qualité, obsolète, d'un entretien médiocre. Une requalification sera à prévoir, le Commissaire Enquêteur recommande à ATI de se rapprocher de la ville de Colomiers à ce sujet, ce sera la **recommandation n°5**.

Courriers Ville de Toulouse et Blagnac

Les villes de Blagnac et Toulouse n'ont pas souhaité délibérer sur ce projet car peu impactées où face à des problèmes de calendrier avec le prévisionnel de futurs conseils municipaux.

Leurs courriers peuvent toutefois être pris en compte comme un accord de principe. La ville de Colomiers de manière surprenante m'a donné aucune position, même de principe.

La ville de Toulouse émet deux suggestions comme évoqué précédemment :

- la première concerne les éventuelles fumées d'incendie :

« Il est noté toutefois l'absence d'étude sur l'étendue et les effets des éventuelles fumées d'incendie dans le cadre des différents accidents identifiés dans l'analyse des risques. Ces

fumées pourraient en effet avoir des incidences non négligeables sur le fonctionnement de l'aéroport Toulouse – Blagnac et sur la circulation sur les voiries proches » ;

- la seconde sur le réseau pluvial :

« Egalement, au vu des nombreuses activités présentes sur le site Clément Ader, qui impliquent la présence de kérosène et autres produits chimiques, le système de fermeture du réseau pluvial prévu pour confiner les eaux d'extinction en cas d'incendie pourrait être amélioré avec un déclenchement automatique (relié au SSI) plutôt que manuel. Cela permettrait d'améliorer le délai de réaction de fermeture du réseau pluvial en cas de départ d'incendie et préserverait le milieu récepteur, en l'occurrence l'Aussonnelle, qui est fragile du fait de son faible débit ».

Bien que tardive, venant après l'envoi du PV de Synthèse, il m'est apparu absolument nécessaire d'en faire part au pétitionnaire. Pour une question d'efficacité, ces échanges se sont effectués par mail.

Le pétitionnaire précise en ce qui concerne la dispersion des fumées « effectivement au regard du positionnement en proximité immédiate et concernant la circulation aérienne sur l'aéroport de Toulouse – Blagnac, le panache de fumées peut couper la visibilité d'une partie de la piste d'atterrissage au pilote en phase de descente, la majorité des vents provient du Nord-Ouest, une partie moindre du Sud-Est. La rose des vents jointe en atteste.

Il est précisé que la situation est similaire pour l'ensemble des bâtiments en proximité des pistes.

Mon avis se range à cette position, le site est tellement important, les fumées d'incendie peuvent provenir de nombreux endroits tant la zone est dense et les pistes d'atterrissage importantes. Une étude spécifique uniquement lié au bâtiment C40 n'amènerait rien de plus.

La seconde remarque sur le déclenchement automatique de fermeture du réseau pluvial est beaucoup pertinente, d'autant plus des diverses remarques que l'on trouve dans le rapport et notamment sur les impacts de ce bâtiment et de l'activité sur le réseau d'évacuation des eaux pluviales surtout au niveau des eaux provenant d'une lutte contre l'incendie.

La réponse du pétitionnaire l'est tout autant :

« Nous réalisons sur l'établissement d'AIRBUS Operations SAS Toulouse une quinzaine d'exercices de situation d'urgence par an. Dans la moitié des cas, nous simulons des déversements ou incendies. Ce qui permet d'actionner notamment les vannes guillotines qui équipent le site, dont celle concernant le bassin versant du C40. Je vous confirme que celle-ci empêchera l'atteinte du réseau en domaine public. Concernant l'automatisation, la diversité des situations et des produits (hydrocarbures, ou miscibles à l'eau par exemple) ne permet pas d'envisager un système qui fonctionne à chaque fois. Un échange récent avec les pompiers du SDIS sur un autre dossier « mieux vaut une bonne procédure, qu'un système automatique qui tombe en panne... ».

Il faut également noter que l'Aussonnelle se trouve à plusieurs kilomètres, et que le parcours naturel des effluents les dirigerait au préalable vers le bassin d'orage de Colomiers, le long des pistes.

Je ne dispose pas du fil d'eau, mais au regard du dimensionnement, le temps de réponse permet une intervention dans les délais satisfaisants pour empêcher une pollution cours d'eau ».

Elle est accompagnée d'une carte faisant apparaître le bassin d'orage dont il n'est nullement fait part dans le dossier soumis à l'enquête, permettant de prévenir les risques d'apport très important sur le réseau eau pluviale.

L'explication concernant l'automatisation est actée.

Il sera demandé en **recommandation n°6** de confirmer que le bassin d'orage de la ville de Colomiers se trouve bien en aval de Clément Ader et de confirmer son volume et son raccordement

6- Avis sur les impacts sur l'environnement

Les différents impacts sur l'environnement ont été identifiés dans le dossier soumis à l'enquête. Ils ont été repris dans le rapport de présentation au paragraphe 3-2. On peut les définir en phase de construction/démolition et en phase d'exploitation.

En phase de construction, phase rapide, les enjeux ont été identifiés, des mesures sont prises pour en réduire les conséquences, les impacts notamment sur les travaux générateurs de poussières, le bruit, seront maîtrisés. Un suivi sera toutefois nécessaire afin de vérifier si l'ensemble des mesures et leurs conséquences a bien été appréhendé et appliqué et ceci pendant l'ensemble de la phase travaux.

En ce qui concerne la phase d'exploitation, les différents impacts peuvent se résumer aux différents effets suivants :

- effet sur les sols et sous-sol,
- effet sur la qualité de l'eau,
- effet sur les biens matériels, le patrimoine culturel, le paysage,
- effet sur la biodiversité,
- effet sur l'eau,
- effet industriel,
- effet sur la qualité de l'air,
- effet sur la gestion des déchets,
- effet sur le bruit.

Les effets et leurs impacts, étudiés dans le dossier soumis à l'enquête ont fait l'objet d'une étude dans le rapport de présentation. Il a été défini que certains impacts totalement maîtrisés sont nuls ou quasi nuls, il s'agit des impacts sur les sols et sous-sols, des impacts sur les biens matériels, le patrimoine culturel, le paysage, des impacts sur la biodiversité, des impacts sur les eaux usées, des impacts sur les effets industriels, des impacts sur la

gestion des déchets.

L'étude de ces impacts et des mesures compensatoires que nous trouvons dans les documents précédents font apparaître un bilan avantages/inconvénients en faveur du projet.

Reste les impacts plus sensibles qui concernent :

- les effets sur la qualité de l'air,
- les effets sur l'eau notamment les eaux pluviales,
- les effets sur le bruit.

Le site de l'aéroport de Toulouse – Blagnac, de même que certains axes routiers sont des points noirs au niveau de la qualité de l'air, les relevés de l'ORAMIP, les suivis d'ATMO en attestent. Les relevés font apparaître des particules de type PM10, du dioxyde d'azote de benzène. Même s'il est précisé dans le dossier que les concentrations moyennes relevées dans l'environnement du site sont inférieures aux valeurs limites réglementaires et aux objectifs de qualité, des pics de pollution peuvent apparaître.

Le fonctionnement lui-même du bâtiment n'a pas de conséquence importante, le trafic supplémentaire des aéronefs peut lui en générer.

Les mesures de compensation prévues vont dans le bon sens. Il faudra se référer à l'arrêté préfectoral complémentaire relatif au fonctionnement de l'installation en cas d'épisode de pollution atmosphérique.

L'arrêté préfectoral indique que si le dispositif d'urgence en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant est déclenché, AIRBUS Opération SAS doit prendre toutes les dispositions de nature à réduire les rejets atmosphériques, y compris la baisse de son activité, sous réserve que les conditions de sécurité soient préservées. AIRBUS Opérations doit notamment assurer la sensibilisation du personnel sur les bonnes pratiques industrielles avec une vigilance accrue pour limiter les émissions et la vérification par le personnel du bon fonctionnement des systèmes de captation et de traitement des effluents atmosphériques. Les mêmes prescriptions seront déclinées sur ATI dans un souci de cohérence sur l'exploitation du site.

Les mesures de suivi de la qualité de l'air pourraient être mises en place après finition du bâtiment C40, et mise en exploitation, ce sera ma **recommandation n° 7**.

Les mesures prises préservant les impacts de l'exploitation du bâtiment C40 me paraissent bonnes, elles vont dans le bon sens (se rapprochant de la RT 2012), les mesures d'économie de consommation d'eau potable également.

Au niveau de la qualité de l'eau, il s'agit là du sujet clairement identifié au niveau des impacts sur l'environnement.

Le permis de construire accordé donne des prescriptions générales à respecter par l'intermédiaire de l'avis de Toulouse Métropole, la ville de Toulouse par son courrier a

donné des suggestions notamment au niveau de vanne de coupage automatique.

La réponse du pétitionnaire à ce sujet est importante, elle précise que la ville de Colomiers bénéficie d'un bassin d'orage d'une capacité de 160 000m³ en aval de l'exutoire du site de Clément Ader. L'étude des chiffres de rétention nécessaire que nous trouvons dans le rapport, fait apparaître notamment en cas d'eau d'extinction incendie, un volume total d'environ 2 100m³ pour un volume total de liquide à mettre en rétention de 2 027 m³. Cette différence est très faible, le risque existe d'avoir des rejets vers l'Aussonnelle qui rappelons-le est une ZNIEFF. Le fait d'avoir le bassin d'orage raccordable permettrait d'avoir une sécurité plus importante. Son raccordement sera une recommandation supplémentaire, **recommandation n° 8.**

Les effets sur la qualité de l'air et leurs impacts ont été étudiés dans le rapport et même dans le paragraphe 5 de cet Avis/Conclusions concernant les questions du PV de Synthèse. Je ne reviendrai pas dessus. Cet avis fait l'objet de la recommandation n° 7 concernant le suivi de la qualité de l'air après mise en exploitation.

De la même manière, les effets sur les bruits avec les impacts ont été abordés dans ce même paragraphe 5, les impacts ne sont pas négligeables, ceci fait l'objet de la recommandation n° 4.

Le bilan des impacts du projet sur l'environnement n'est pas négligeable même si certains sont faibles, d'autres sont plus importants tels les impacts de l'air, le bruit, la gestion des eaux pluviales.

Des mesures compensatoires sont prévues pour en limiter la portée, des suivis et des surveillances seront mis en place. On peut également souligner l'impact au niveau social/économique du dossier, il est positif confortant le rôle de Toulouse – Blagnac.

7- Conclusions et Avis du Commissaire Enquêteur

Le Commissaire Enquêteur considère que :

- Il ressort des éléments analysés ci-dessus et dans le rapport que l'enquête s'est déroulée, exception faites des anomalies dans l'affichage, conformément à la législation en vigueur.

- le public, malgré les anomalies d'affichage a eu la possibilité de s'informer et de faire part de ses éventuelles observations et propositions conformément aux dispositions prévues dans le Code de l'Environnement.

- le dossier était complet et conforme aux dispositions en vigueur, son résumé non

technique, ses différents pièces et annexes ont permis une bonne compréhension du projet.

- l'étude des impacts du projet sur l'environnement permet de dégager un certain nombre de constats permettant d'en tirer un avis après avoir posé le pour et le contre, de plus le fait de rapprocher C40 et C43, ne peut qu'optimiser le site en diminuant les aller/retour entre hall de maintenance et hall de déchargement.

Aussi à la vue des éléments ci-dessus développé :

- après étude et analyse du dossier d'enquête mis à la disposition du public ;
- après examen de la réglementation applicable aux demandes d'autorisation environnementale ;
- après examen des rubriques ICPE et plus particulièrement celles applicables au projet :
 - * 2925 : Atelier de charge d'accumulateurs (régime de déclaration),
 - * 2930-1 : Atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteurs (régime d'autorisation) ;
- après avoir pris connaissance de la décision de dispense d'étude d'impact après examen au cas par cas en application de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement, décision en date du 1 Février 2019 prise par Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne ;
- après avoir visité le site et ses environs ;
- après avoir tenu deux permanences ;
- après avoir adressé au responsable du projet en date du 22 Juillet 2019 un PV de Synthèse comprenant une liste de questions et interrogations concernant le dossier;
- après avoir pris connaissance des réponses du pétitionnaire en date du 31 Juillet 2019 ;
- après avoir pris connaissance du permis de construire PC 031 14939C0029 en date du 28 Juin 2019, délivré par Madame le Maire de Colomiers ;
- après avoir pris connaissance de l'avis favorable assorti de prescriptions, de la Direction Cycle de l'Eau de Toulouse Métropole en date du 17 Avril 2019 ;
- après avoir communiqué au demandeur la position des villes de Toulouse et

Blagnac et après avoir pris connaissance de la note en réponse ;

- après avoir fait un bilan des avantages/inconvénients du dossier soumis à l'enquête et de ses enjeux ;

Et,

- Vu le Code de l'Environnement, notamment les articles L 123-1 et suivants et de R 123-1 à R 123-27 ;

- vu le décret n° 2005 – 935 du 2 Avril 2005 relatif à la partie réglementaire du Code de l'Environnement ;

- vu le Code de l'Urbanisme ;

- vu l'ensemble des lois, décrets ... régissant ce type d'installation ;

- vu le rapport du 27 Mai 2019 de fin de phase d'examen dans lequel l'inspection des installations classées de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) d'Occitanie a considéré le dossier régulier et a sollicité l'organisation d'une enquête publique ;

- vu la décision du 28 Mai 2019 par laquelle le Président du Tribunal Administratif de Toulouse désignant Monsieur Christian HENRIC en qualité de Commissaire Enquêteur ;

- vu l'arrêté de Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne en date du 5 Juin 2019 ;

- vu l'avis d'ouverture d'une enquête publique.

Le Commissaire Enquêteur donne, en toute indépendance et impartialité

Un avis favorable

A la demande présentée par la Société AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL, en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter une extension de l'actuel hall de déchargement du Beluga Standard, afin de le convertir en hall de maintenance du Beluga XL, sur le territoire de la Commune de Colomiers, Avenue Jean Monnet, 31770 COLOMIERS.

Avec les recommandations suivantes :

Recommandation n° 1

↳ Apurer les recours du permis construire accordé.

Recommandation n° 2

↳ Donner la liste des bâtiments non protégés par la foudre et fournir une explication.

Recommandation n° 3

↳ Préciser l'emplacement des nouvelles places de parking remplaçant les 23 places VR supprimées.

Recommandation n° 4

↳ Mettre en place des mesures complémentaires, avant et après mise en service afin de vérifier les conséquences acoustiques de l'exploitation du C40.

Recommandation n° 5

↳ Se rapprocher de la ville de Colomiers afin d'étudier la requalification de l'Avenue Jean Monnet.

Recommandation n° 6

↳ Vérifier l'état du bassin de rétention de la ville de Colomiers, en confirmer son volume.

Recommandation n° 7

↳ Mettre en place un suivi de la qualité de l'air, avant et après la mise en exploitation du C40.

Recommandation n° 8

↳ Raccorder au bassin de rétention de la ville de Colomiers, le réseau pluvial du site Clément Ader avant rejet à l'Aussonnelle

Montauban, le 15 Août 2019



Christian HENRIC
Commissaire Enquêteur