



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
Projet de création d'une plateforme logistique du groupe CARGO sur les
communes de Saint-Jory et Bruguières (Haute-Garonne)**

N° saisine : 2021-9072
N° MRAe 2021APO22
Avis émis le 18 mars 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

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

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

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

En date du 19 janvier 2021, l'autorité environnementale a été saisie par le préfet de Haute-Garonne pour avis sur le projet de création d'une plateforme logistique du groupe CARGO, situé sur le territoire des communes de Saint-Jory et Bruguieres (31).

Le dossier reçu comportait les pièces suivantes une étude d'impact finalisée en janvier 2021.

L'avis est rendu dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet, soit au plus tard le 19 mars 2021.

En application du décret N° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

Cet avis a été adopté lors de la réunion en visio conférence du 18 mars 2021 conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 20 octobre 2020) par Thierry Galibert, Jean-Michel Salles, Annie Viu, Sandrine Arbizzi et Yves Gouisset.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par l'arrêté du 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président. Conformément à l'article R.122-7 du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Conformément à l'article R.122-9 du code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site Internet de la MRAe Occitanie¹ et sur le site internet de la préfecture de Haute-Garonne, autorité compétente pour autoriser le projet.

¹ <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html>

SYNTHÈSE

Le projet de création du centre logistique du groupe Cargo est localisé sur les communes de Saint-Jory et Bruguières dans le département de la Haute-Garonne (31). Il est implanté sur la « *Plaine de l'Hers* » à 21 km au nord-ouest de Toulouse. Le projet occupe une surface d'environ 23 ha et se trouve à près de 2 km du centre du bourg de Saint-Jory, dans la zone industrielle Euronord .

La MRAe souligne la qualité de l'étude d'impact. Elle est très claire et bien illustrée. Malgré l'ampleur du projet de centre logistique, la lecture de l'étude d'impact est facile et permet sa compréhension par un public non averti. La description détaillée du projet est jugée satisfaisante. L'étude d'impact aborde de manière proportionnée l'ensemble des enjeux environnementaux du secteur d'implantation. Les incidences directes et indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'ensemble des enjeux identifiés sont prises en compte. Globalement, la MRAe estime que l'ensemble des mesures prévues par le pétitionnaire apparaît cohérent, justifié et de nature à limiter et maîtriser l'impact du projet sur les tiers et le milieu naturel.

Néanmoins, l'étude d'impact présente certains points qui appellent la MRAe à émettre les recommandations présentées ci-après. La MRAe recommande :

- de compléter la justification du choix du site Saint-Jory avec une analyse des différents sites examinés portant notamment sur les sensibilités environnementales et la rationalisation des distances, et de préciser dans le chapitre « *Solutions de substitution et raisons du choix du projet* » comment les sensibilités liées au milieu naturel et au paysage, ont été prises en considération dans le choix des variantes d'aménagement ;
- de compléter l'étude d'impact par une analyse comparative plus détaillée des modalités de gestion actuelles et futures, portant notamment sur les kilomètres parcourus (déplacements de camions pour le transport des marchandises entrantes et sortantes, déplacement des salariés de leur domicile jusqu'au centre logistique) et les émissions de gaz à effet de serre associées ;
- de réaliser les opérations de dévégétalisation dans la période strictement comprise entre septembre à octobre pour réduire convenablement les impacts sur le milieu naturel ;
- de réaliser un tableau récapitulatif (de type bilan déblais/remblais) des matériaux qui seront réutilisés sur site (pollués et non pollués) et ceux qui seront évacués, en précisant les exutoires pour ces derniers ;
- de mettre en place un plan pluriannuel de suivi des plantations sur le long terme (plan de gestion) et la mise en place de mesures correctrices le cas échéant ;
- de modifier les références aux remblais en tant que « *mesure paysagère* » pour ne pas induire le lecteur en erreur.

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

1 Présentation du projet

1.1 Contexte et présentation du projet

Le projet de création du centre logistique du groupe Cargo est localisé sur les communes de *Saint-Jory et Bruguières* dans le département de la Haute-Garonne (31) au sein de la « Plaine de l'Hers ». Le projet occupe une surface d'environ 23 ha et se trouve à près de 2 km du centre du bourg de Saint-Jory, dans la zone industrielle Euronord.

Le projet est bordé à l'est par le cours d'eau « *l'Hers mort* », affluent direct de la Garonne. Le secteur d'étude jouxte également l'autoroute A62, qui relie Toulouse à Bordeaux. Le site est accessible depuis la route départementale RD 820, axe majeur de déplacement nord-sud de part et d'autre de l'agglomération toulousaine, puis via le « *Chemin du Parc* » et le « *Chemin des Cabanes* ».

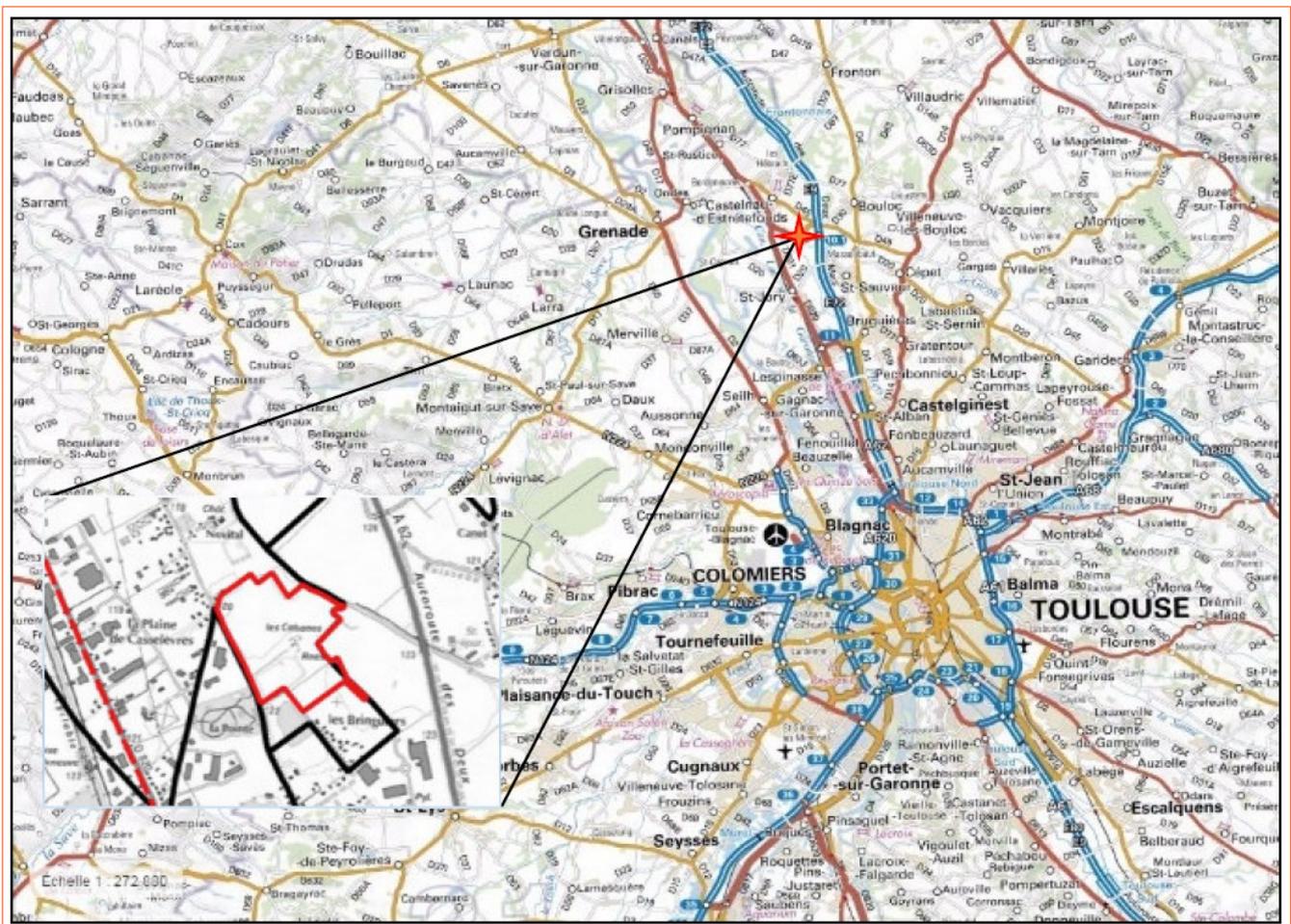


Figure 1 : Localisation du projet (source Ectare)

L'activité consistera en la réception, l'entreposage, le stockage, la préparation de commandes et l'expédition de produits secs. Ces produits seront conditionnés et emballés à l'origine par les fournisseurs et ne subiront aucune transformation sur le site, hors les opérations de réemballage et réassemblage dans les nouveaux présentoirs.

Le corps du bâtiment principal occupe deux volumes parallélépipédiques accolés, dont les caractéristiques principales sont les suivantes :

- le premier, situé au nord, mesure 176,4 m de long et 149,7 m de large. Il est séparé en deux zones :
 - une première zone composée de deux cellules de stockage de grande hauteur, d'une hauteur libre de 20 m et d'une hauteur à l'acrotère de 24 m chacune ;
 - une deuxième ensemble composé d'une zone de réception et d'expédition, d'une hauteur libre de 9,4 m et d'une hauteur à l'acrotère de 12 m ;
- le second, situé au sud, mesure 162,9 m de long et 110,7 m de large ; sa hauteur libre est de 11,3 m et celle à l'acrotère est de 15 m.

À ce bâtiment principal viendront s'ajouter :

- la construction d'un bâtiment servant de bureaux « siège » pour des services administratifs ;
- plusieurs parkings :
 - un parking de 80 places au nord-ouest du site, à proximité du bâtiment de bureaux « siège » ;
 - un parking de 60 places, accolé en limite nord-ouest du bâtiment principal ;
 - un parking de 183 places en bordure nord-est du bâtiment principal ;
 - un parking de 56 places à l'est du bâtiment principal ;
- plusieurs bassins permettant une gestion des eaux du site.

Par ailleurs, le projet prévoit l'implantation d'une centrale photovoltaïque sur la toiture du bâtiment logistique, sur une surface d'environ 40 000 m².



Figure 2 : Plan de masse (source Ectare)

Les surfaces projetées principales du projet sont les suivantes :

- surface du plancher qui comprend le bâtiment logistique avec les locaux du personnel, techniques, le local de charge et de sprinkler² : 54 279 m² ;
- surface pleine : 67 378 m² ;
- surface parking des véhicules lourds : 10 205 m² de 382 places.

² Extincteur automatique à eau

Les terrains concernés par l'aire d'étude immédiate (AEI) sont aujourd'hui encore en partie exploités en tant que terrains agricoles. Cependant, seule une partie de ces terrains est classée en zone agricole au PLUI-H³ Toulouse Métropole. La partie de l'AEI qui est directement concernée par le projet d'aménagement est située en zone à urbaniser à vocation d'activité.

1.2 Cadre juridique

En application de l'article L.512-1 du Code de l'environnement, le projet est soumis à autorisation environnementale unique au titre de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (Rubrique 1510-1 de la nomenclature ICPE).

Le projet global d'aménagement consiste en la réalisation d'une surface de plancher supérieure à 40 000 m², sur un terrain d'assiette d'une superficie supérieure à 10 ha, il est soumis à étude d'impact systématique en application des seuils définis par le tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement (rubrique 39).

En sus de la procédure d'autorisation environnementale, le pétitionnaire procède de manière concomitante au dépôt d'un permis de construire.

1.3 Principaux enjeux environnementaux

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

- la préservation de la biodiversité ;
- la prévention des pollutions chroniques, accidentelles et diffuses des eaux et des sols ;
- la préservation du cadre de vie des riverains avec des enjeux relatifs en particulier à l'insertion paysagère et à la préservation de la qualité de l'air ;
- la prévention des risques sanitaires et la sécurité des biens et des personnes.

2 Qualité de l'étude d'impact

2.1 Caractère complet de l'étude d'impact

L'étude d'impact aborde les différents éléments mentionnés à l'article R.122-5 du Code de l'environnement. La MRAe salue la qualité de l'étude d'impact qui est claire et bien illustrée. Malgré l'ampleur du projet de centre logistique, la lecture de l'étude d'impact est facile et permet sa compréhension par un public non averti.

Le résumé non technique de l'étude d'impact décrit clairement les installations projetées. Il aborde les principaux éléments de l'étude d'impact et permet l'appréhension de ce dossier.

2.2 Justification des choix retenus

L'étude d'impact présente un chapitre sur les principales raisons du choix effectué⁴ pour aboutir à ce projet. Au vu de la disponibilité de terrains suffisamment grands pour accueillir le projet, il n'existe à ce jour sur un périmètre élargi autour de Toulouse que quatre implantations possibles : Montbartier, Saint-Jory, les portes du Tarn et Castelnaudary. Le choix du porteur de projet s'est porté sur le terrain de la future ZAC Euronord considérant que celle-ci réunissait tous les critères indispensables au projet malgré de fortes contraintes en termes d'urbanisme :

- emprise foncière importante avec une grande capacité d'extension ;
- positionnement central par rapport à ses filiales ;
- connexions aisées avec les réseaux de transport (route et chemin de fer) ;
- proximité par rapport aux lieux de vie de leurs employés.

Grace à des éléments cartographiques, l'étude d'impact démontre que le site Saint-Jory sera la meilleure solution pour permettre aux salariés de se rapprocher de leur domicile en comparaison avec les autres sites.

Toutefois, l'étude d'impact énonce que le site de Saint-Jory constitue la meilleure solution par son positionnement par rapport à la localisation des plateformes des transporteurs, à la localisation de ses filiales,

³ Plan local d'urbanisme intercommunal

⁴ 4.6 Solutions de substitution et raisons du choix du projet p.365 à p.376.

aux connexions avec les réseaux de transport sans le démontrer par des données chiffrées, comme un tableau comparatif des distances en fonction des quatre sites potentiels. La démonstration n'est donc pas achevée.

L'évaluation « *écologique* » du choix du site ne repose pas sur des études environnementales, le porteur de projet base toute son analyse sur le principe que « *l'ensemble de ces sites sont voués à être industrialisés il a donc été admis que le critère d'évaluation écologique pour le choix du site pouvait être considéré comme neutre* ».

Une étude des enjeux écologiques à partir d'une analyse des données bibliographiques est au minimum attendue pour démontrer que le niveau d'enjeu écologique est moindre pour le site de Saint-Jory par rapport aux sites de Montbartier, les portes du Tarn et Castelnaudary.

À l'échelle du projet, le chapitre relatif à la justification des variantes d'aménagement présente uniquement l'analyse en fonction des critères techniques alors que dans le corps de l'étude d'impact, il est présenté des arguments relatifs à une implantation des bâtiments intégrant les enjeux paysagers et naturalistes. En effet, le projet ne s'étend pas sur l'ensemble de l'unité foncière et a été défini pour conserver et mettre en valeur les éléments existants par le maintien de la zone humide, de terres agricoles et le maintien de l'alignement de vieux chênes au nord-est du site. La présentation de l'analyse des enjeux naturalistes et paysagers pour définir les variantes d'aménagements aurait été souhaitable dans le chapitre « *Solutions de substitution et raisons du choix du projet* ».

La MRAe recommande de compléter la justification du choix du site Saint-Jory avec une analyse des différents sites examinés portant notamment sur les sensibilités environnementales et la rationalisation des distances, et donc des limitations des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre (par rapport aux filiales, aux réseaux de transport, aux plateformes des transporteurs) avec une démonstration présentant des données quantitatives.

Elle recommande par ailleurs de rappeler dans le chapitre « *Solutions de substitution et raisons du choix du projet* » comment les sensibilités liées au milieu naturel et au paysage, ont été prises en considération dans la présentation des différentes variantes d'aménagement et du choix final d'implantation retenu.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1 Biodiversité, milieux naturel et continuités écologiques

Enjeux et impacts des habitats naturels et de la flore

Les inventaires naturalistes se sont déroulés de mai 2016 à mars 2019. Six campagnes de terrain ont été effectuées. Des relevés complémentaires ont été réalisés le 7 septembre 2020 pour compléter les inventaires initiaux et couvrir la période estivale.

Les terrains du projet sont majoritairement composés de milieux ouverts remaniés et perturbés par l'activité humaine, présentant une diversité floristique faible.

Des recherches de caractérisation de zones humides ont été réalisées telle que définie par la loi n° 2019-773 du 24 juillet 2019. Une zone humide temporaire est présente au nord-est du site sur une surface de l'ordre de 3 800 m², elle est composée d'une fraction d'espèces hygrophiles⁵ en saison favorable (printemps) et qui s'assèche totalement en été, mais qui est considérée de fait comme une zone humide au sens réglementaire. Cette formation humide temporaire participe à la biodiversité du secteur du fait de la présence d'espèces végétales hygrophiles et de son potentiel intérêt pour la petite faune, notamment pour les amphibiens. Cette zone humide sera évitée par le projet et donc conservée en l'état (voir § relatif aux mesures du présent chapitre).

Quelques haies et vieux arbres participent au fonctionnement écologique local. Leurs enjeux sont évalués comme modérés. Ils offrent en effet des potentiels lieux de refuge à la faune locale (avifaune notamment).

⁵ Une plante hygrophile est une plante qui préfère ou exige des milieux humides.



Figure 3 : Milieux naturels présents sur le site étudié (source Ectare)

Le projet impliquera des modifications importantes de l'occupation des sols dans le cadre de son aménagement. Les milieux concernés directement par le projet sont constitués de cultures (3 ha), de friche rudérale haute (3,5 ha), de friche herbacée à arbustive (8,6 ha) ne présentant qu'une faible sensibilité écologique. Quelques tronçons de haies (75 ml), un alignement de platanes et quelques vieux chênes seront coupés. En raison du faible intérêt écologique des milieux concernés, l'aménagement du centre logistique aura un impact faible sur les habitats naturels.

Enjeux et impacts sur la faune

Les zones humides temporaires permettent la reproduction de deux amphibiens patrimoniaux : le Crapaud calamite et le Pélodyte ponctué ainsi que de quelques odonates. C'est également un milieu attractif pour la grande faune et les oiseaux qui y stationnent pour s'y alimenter.

Il est possible que d'autres amphibiens se reproduisent dans le plan d'eau voisin et hivernent dans les milieux fermés de la zone d'étude.

On peut noter la présence de trois arbres, support de reproduction pour un *Cerambyx*⁶ (et probablement le Grand capricorne). Ainsi, les enjeux concernant la faune se concentrent sur la zone humide temporaire, la ripisylve et les vieux arbres à capricorne (enjeux modérés).

La destruction des talus et fourrés peut avoir pour conséquence une destruction d'amphibiens. Par ailleurs, les travaux engendreront un déplacement temporaire de la faune sur les milieux similaires des alentours (avifaune, mammifères). Des mesures sont mises en place pour limiter les impacts potentiels (voir paragraphe ci-après).

Le projet évite la zone humide temporaire et l'alignement des vieux chênes au nord-est du site. En marge de la zone de chantier, une mise en défens des zones présentant le plus de sensibilités écologiques sera mis en place par le positionnement d'une clôture temporaire sur le périmètre de la haie au nord-ouest du projet (recul de cinq mètres) afin de limiter les risques d'endommagement (corridor écologique) et de dérangement de la petite faune.

⁶ Le *Cerambyx* fait parti de l'ordre des coléoptères

Des zones humides temporaires et permanentes seront créées dans l'enceinte du périmètre autorisé au fur et à mesure du réaménagement afin de favoriser l'accueil d'une flore et d'une faune inféodées aux milieux aquatiques (amphibiens notamment). Par ailleurs, les matériaux tels que branchages, pierres, seront disposés au niveau des lisières pour créer des gîtes et des sites de pontes pour les reptiles. Les ruines situées sur le site seront détruites pendant les travaux, les pierres pourront être ainsi réutilisées pour créer des gîtes sur la partie nord-ouest. Celui-ci sera orienté au sud afin de favoriser les reptiles principalement.

Les fourrés et la ripisylve concentrent la majorité des oiseaux reproducteurs dont la Fauvette grisette, le Chardonneret élégant, la Tourterelle des bois, (plus ou moins menacés à différentes échelles) et la Pie-grièche écorcheur (Annexe I de la Directive Oiseaux ⁷). Ce sont aussi des milieux qui abritent les mammifères.

Les travaux ont été planifiés pour prendre en compte les exigences écologiques des espèces. Ainsi la dévégétalisation sera réalisée selon le principe suivant : de janvier à décembre, sur les secteurs où les sensibilités sont nulles à très faible ; en août, septembre, octobre et novembre sur les secteurs où les sensibilités sont faibles ; en septembre et octobre, sur les secteurs où les sensibilités sont modérées à moyennes. Néanmoins, pour réduire correctement les impacts, la MRAe estime que l'ensemble des opérations de débroussaillage et dévégétalisation doit uniquement être réalisé en septembre et octobre (voir recommandation ci-après).

Un inventaire spécifique des chiroptères a été réalisé dans la nuit du 7 septembre 2020 pour compléter les inventaires initiaux. Deux espèces possèdent une activité forte sur le site, il existe donc potentiellement des gîtes estivaux au niveau des arbres à cavités pour la Pipistrelle de Kuhl et la Pipistrelle commune. Il est à noter la présence du Grand Rhinolophe qui semble profiter de l'alignement de platanes pour se déplacer à travers le site. Plusieurs autres espèces semblent simplement transiter au niveau de l'aire d'étude (Oreillard gris / roux). Le projet pourra avoir un impact fort pour les chiroptères arboricoles. En effet, la destruction de l'alignement de platanes (comportant pour certaines des cavités) pourrait entraîner la destruction de potentiels gîtes estivaux de chauves-souris. La destruction de l'alignement de platanes implique également la perte d'un corridor de déplacement favorable au Grand Rhinolophe qui est une espèce menacée⁸.

Pour éviter la destruction d'individus de chiroptères, un protocole pour l'abattage des arbres non conservés sera mis en œuvre. Les arbres présentant des cavités favorables aux chauves-souris et pouvant accueillir des individus en reproduction ou non seront recensés une semaine avant le début de la coupe.

7 Les espèces mentionnées à l'annexe I font l'objet de mesures de conservation spéciale concernant leur habitat, afin d'assurer leur survie et leur reproduction dans leur aire de distribution.

8 Classée en annexes II et IV de la Directive Habitats.

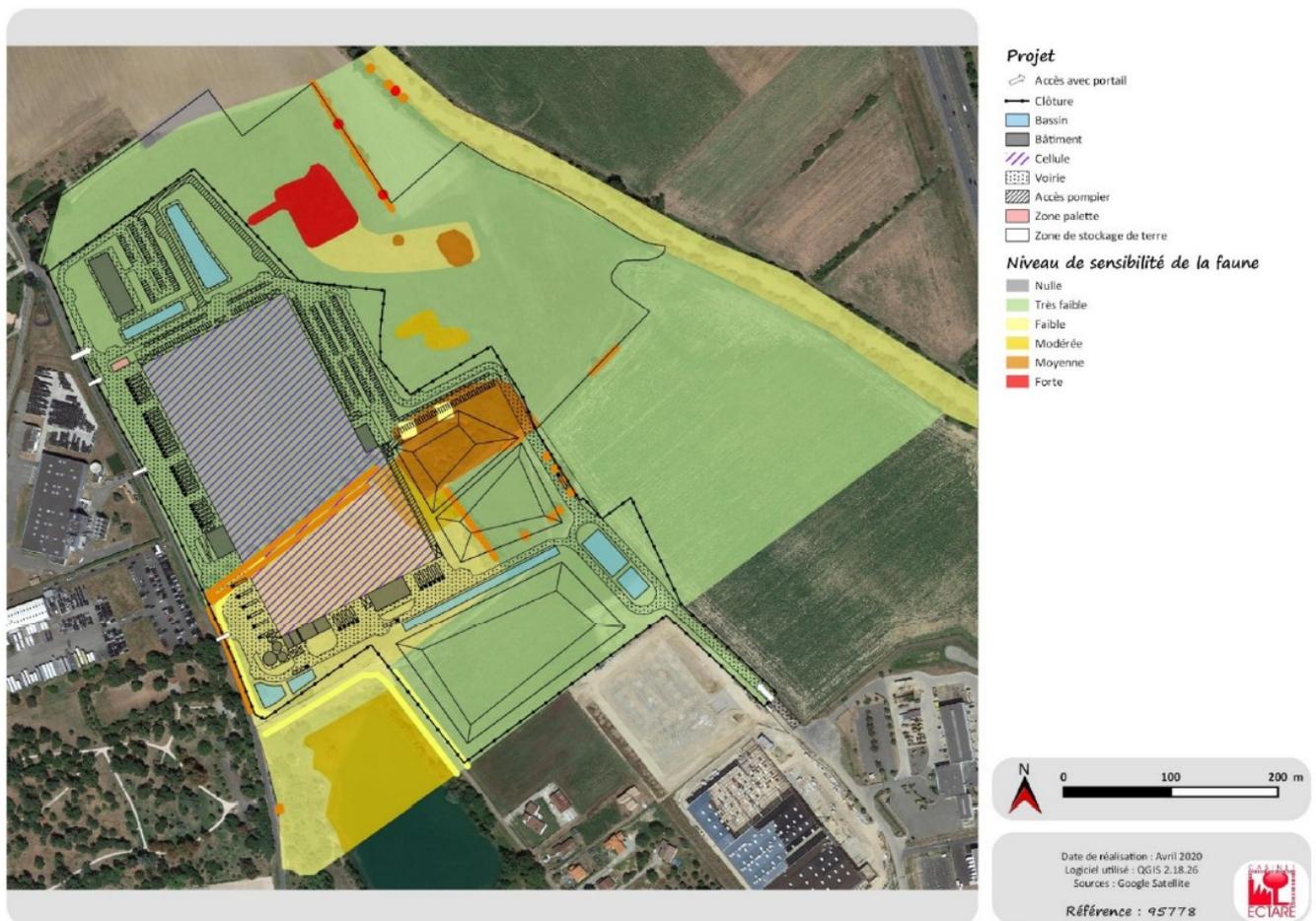


Figure 4 : Implantation des installations vis-à-vis des sensibilités faunistiques(source Ectare)

Bien que les éléments linéaires (haies, alignements d'arbres, fossés) favorisent la biodiversité sur le site, l'étude d'impact évalue légitimement qu'il s'agit de corridors écologiques secondaires. Aucun corridor biologique majeur (trames vertes et bleues) ne sera coupé pour l'aménagement du centre logistique. La mise en place de mesures (comme la recréation d'un couvert végétal herbacé par recolonisation naturelle, la création d'espaces verts favorables à la biodiversité et l'implantation de haies) diminuera l'impact engendré par la destruction de ces formations (modéré à faible).

Avec l'instauration de l'ensemble des mesures, le projet aura un impact résiduel considéré comme nul à faible sur la faune locale au vu de la sensibilité relativement faible de l'ensemble des milieux.

Une assistance environnementale sera présente en phase chantier. Par ailleurs, afin de mieux appréhender l'impact du projet sur la faune et la flore et évaluer la recolonisation du site, un suivi sur cinq ans sera mis en place. Ce suivi visera également à prévenir l'apparition d'espèces végétales invasives.

La MRAe note favorablement la mise en place des mesures proposées par le maître d'ouvrage, cependant elle recommande pour réduire convenablement les impacts sur le milieu naturel que les opérations de dévégétalisation soient strictement réalisées de septembre à octobre.

Natura 2 000, périmètre d'inventaire ou de protection répertorié au titre de la biodiversité et corridors écologiques :

Aucun zonage de protection ni aucun zonage d'inventaire ne concerne le périmètre du projet. Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 2,8 km à l'ouest du projet. Il s'agit de la zone spéciale de conservation (ZSC) « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste ». Tous les zonages Natura 2000, de protection et d'inventaire concernent le cours d'eau de la Garonne et ses milieux associés situés à l'ouest du projet.

La ZNIEFF la plus proche est située à 2,7 km à l'ouest des terrains étudiés. Il s'agit de la ZNIEFF de type I « La Garonne de Montréjeau jusqu'à Lamagistère ».

Au vu des enjeux identifiés relativement faibles, l'analyse d'incidences sur le site Natura 2000 conclut valablement que les incidences du projet sont négligeables.

3.2 Préservation des sols

Gestion des volumes de terrassement

On distingue une zone de comblement d'ancienne gravière en partie sud-est du terrain, dont l'emprise avoisine 30 000 m². Ces remblais atteignent une hauteur maximale de l'ordre de quatre mètres pour une épaisseur pouvant être supérieure à six mètres. Ponctuellement sur la parcelle, hors zone de comblement, on relève également la présence de remblais, notamment en limite nord et en limite est.

Les travaux pour l'aménagement des bâtiments, des voiries, des parkings et des espaces verts nécessiteront des terrassements importants en déblais et en remblais, dont les principales phases sont :

- arasement de la butte localisée à l'entrée du site (quatre mètres de hauteur environ) ;
- terrassement sur quatre mètres de profondeur pour purger le comblement de l'ancienne gravière ;
- terrassement sur quatre mètres environ au droit des tranchées drainantes de fondation ;
- terrassement en remblais de deux mètres maximum et profil rasant pour le calage altimétrique des plateformes.

Ces aménagements entraîneront une suppression importante du couvert végétal et une modification globale de la topographie du terrain. Par ailleurs il est projeté la création de trois merlons au sud-est de 9 à 11 m de haut constituant un exutoire pour les matières extraites (voir mesures présentées ci-après dans le chapitre).

Les impacts sur la pédologie, la topographie et les sols ont ainsi été considérés comme forts par le porteur de projet et font l'objet d'un ensemble de mesures visant à en réduire les effets.

La première mesure consiste à limiter l'emprise des travaux, à travers la mise en place d'un balisage précis jusqu'au récolement des travaux et une implantation limitée des installations de chantier. Sur les 23,5 hectares de terrains, 15,9 hectares seront concernés par les travaux et les impacts pédologiques inhérents.

La seconde consiste en l'organisation des terrassements visant la réutilisation maximale des matériaux issus des opérations aménagements, selon les principes suivants :

- réutilisation des terres végétales de surface décapées qui seront stockées temporairement en vue de les réutiliser pour les aménagements paysagers ;
- traitement à la chaux ou au liant des déblais, remblais excédentaires inertes et utilisation pour le modelage des espaces verts et la constitution du premier tiers des merlons, avant d'être recouverts par la terre végétale.

L'ensemble des opérations de gestion des matériaux extraits a fait l'objet d'un plan de gestion des terrassements afin de limiter le passage répété des engins et les déplacements. La MRAe note favorablement la mise en place de ce plan de gestion pour limiter les impacts des terrassements sur l'environnement.

Gestion des terres polluées

Des investigations ont été réalisées sur le secteur d'étude qui ont consisté dans un premier temps en la réalisation de vingt-trois sondages de sols. Ces investigations menées sur le site et plus particulièrement au niveau des zones de remblais ont mis en évidence des contaminations (des dépassements des seuils de qualification de déchets inertes définies par l'arrêté ministériel du 12/12/14⁹):

- au niveau des sols par des hydrocarbures avec des teneurs relativement faibles ;
- au niveau des terres à excaver pour les polluants suivants : sulfates, antimoine, fluorures, hydrocarbures, arsenic, zinc et fraction soluble.

⁹ Arrêté du 12/12/14 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 et dans les installations de stockage de déchets inertes relevant de la rubrique 2760 de la nomenclature des installations classées https://aida.ineris.fr/consultation_document/33657

Le volume des futurs déblais non admissibles en ISDI¹⁰ (dont les teneurs dépassent les seuils réglementaires) a été estimé à environ 69 000 m³ à l'issue du deuxième diagnostic complémentaire (35 sondages ont été réalisés jusqu'à 8 m de profondeur maximum).

Les remblais anthropiques seront purgés sur une épaisseur allant jusqu'à 7 m.

Les terres feront l'objet d'une attention et d'un suivi de la part du porteur de projet à travers une gestion différenciée en plusieurs étapes. Une troisième campagne de prélèvements sera ainsi réalisée sur les zones présentant des contaminations afin d'affiner le plan des zones polluées et non polluées :

- les zones non polluées seront terrassées sur toute la hauteur du déblai et feront l'objet d'un contrôle visuel quotidien par un technicien de laboratoire. En l'absence de précision sur les modalités de ce contrôle, il est difficile de comprendre comment celui-ci pourra apporter des informations sur l'évolution de la pollution. Les déblais n'ayant pas mis en évidence d'anomalies pourront être utilisés en couverture avec la mise en place d'un géotextile et/ou d'un grillage avertisseur.
- les zones polluées seront divisées en mailles de 500 m², matérialisées par des piquetages, afin d'en faciliter la traçabilité. Chaque maille sera ensuite sondée à la pelle pour confirmer la présence des matériaux ; en cas de doutes, des échantillons seront prélevés et analysés en laboratoire avant validation du terrassement de la zone par passes de deux mètres de hauteur. Le stockage des terres polluées sera intégré au merlon A, au sud du site, ensuite recouvertes par un géotextile et 40 cm de terres végétales.
- les sols présentant une contamination en hydrocarbures feront l'objet d'un recouvrement de surface afin de bloquer les voies de transfert entre ces derniers et les futurs usagers du site d'étude. Ce recouvrement sera réalisé à l'aide de 40 cm de terres saines, avec la mise en place d'un géotextile et/ou d'un grillage avertisseur.
- un plan de localisation des terres stockées en fonction de leurs caractéristiques physico-chimiques sera réalisé.

La MRAe note favorablement la mise en place du plan de gestion et des mesures de confinement des terres polluées pour limiter les risques de transfert qui répondent aux règles de l'art en matière de gestion des sites et sols pollués. Cependant, concernant la gestion des terres non polluées, la MRAe estime qu'un contrôle visuel quotidien par un technicien de laboratoire ne pourra pas permettre d'identifier une pollution ponctuelle et considère que cette mesure est inopérante.

La MRAe recommande de préciser et compléter le programme de surveillance pour s'assurer de l'absence de pollution des zones de terres identifiées comme non polluées.

Par ailleurs, pour une meilleure compréhension, la MRAe recommande la réalisation d'un tableau récapitulatif (de type bilan déblais/remblais) des matériaux qui seront réutilisés sur site (pollués et non pollués) et ceux qui seront évacués ; en précisant les exutoires pour ces derniers (en priorisant les installations de valorisation des déchets inertes et non inertes à l'échelle du département).

3.3 Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Les rejets atmosphériques liés au fonctionnement du centre logistique seront principalement engendrés par les activités suivantes :

- déplacements de camions pour le transport des marchandises entrantes et sortantes (cœur de l'activité logistique) ;
- déplacement des salariés de leur domicile jusqu'au centre logistique ;
- transport et traitement des déchets du site ;
- fonctionnement direct du centre logistique (entrepôts, bureaux, etc.) nécessitant des consommations d'énergie (électricité).

Une quantification sommaire de l'impact du trafic sur la qualité de l'air a été réalisée par le bureau ETYO. Cette étude est annexée à l'étude d'impact (cf. annexe 31). Les données de référence sur la qualité de l'air sont issues de la station de « *Toulouse-Mazades* » située à 11 km au sud-est du site, qui est la station la plus proche et la plus représentative de l'ambiance atmosphérique du site (fond urbain et proximité avec la A62).

¹⁰ ISDI : Installation de stockage de déchets non dangereux

| Paramètres analysés | Pourcentage de la part d'émission dans les transports | Emissions actuelles (année de référence 2019) ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) | Prévision des émissions de la première année d'exploitation ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en moyenne +1,4 % | Prévision des émissions de la première année d'exploitation ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en période forte affluence +4 % | Objectif qualité ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) |
|---------------------|---|--|--|--|---|
| NOx | 71% | 18 | 18,18 | 18,51 | 40 |
| PM2,5 | 17% | 9 | 9,02 | 9,06 | 10 |
| PM10 | 16% | 15 | 15,03 | 15,1 | 30 |

D'après la part des d'émissions de polluant du secteur du transport, en prenant le cas le plus défavorable (hausse de 1,4 % en moyenne et 4 % dans les cas de fortes affluences), les émissions sont estimées comme suit :

Tableau 1 : Émissions dans le cadre du projet (ETYO) - source étude d'impact

Les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas quantifiées.

La MRAe estime que cette étude est trop sommaire et doit être complétée.

Compte tenu des modifications importantes de gestion des marchandises de l'entreprise, la MRAe recommande que l'étude d'impact soit complétée par une analyse comparative plus détaillée des modalités de gestion actuelles et futures, portant notamment sur les kilomètres parcourus par :

- déplacements de camions pour le transport des marchandises entrantes et sortantes (cœur de l'activité logistique) ;
- déplacement des salariés de leur domicile jusqu'au centre logistique ;
- transport et traitement des déchets du site.

La MRAe recommande que cette analyse soit illustrée par des cartographies et complétée par les données quantitatives sur les émissions de gaz à effet de serre. La MRAe recommande de présenter les calculs qui permettront de déterminer ces émissions.

Le projet prévoit l'implantation d'une centrale photovoltaïque sur la toiture du bâtiment logistique (cellules 2, 3, 4 et 5), sur une surface d'environ 40 000 m², soit une couverture de 37 % de la toiture. Cette installation sera en mesure de produire une puissance d'injection d'environ 2500/ 2600 KVA, d'une puissance de 2.9 MWc (Mega Watt crête).

3.4 Ressource en eau

Le projet est bordé à l'est par le cours de l' « *Hers mort* », affluent direct de la Garonne. Il existe un captage d'eau potable prélevant les eaux superficielles sur la commune de Saint-Jory au lieu-dit Capy, qui permet de dériver l'eau du Canal Latéral à la Garonne au niveau de l'usine de Saint-Caprais. Deux autres captages dans une gravière de la commune de Grenade (31) alimentent également cette usine. Le projet est situé en amont de ces captages, à une distance de 2,6 km de leur périmètre de protection éloignée, à 3,5 km de leur périmètre de protection rapprochée et à 3,8 km de leur périmètre de protection immédiate.

Les eaux souterraines montrent une sensibilité particulière en raison de la présence relativement superficielle de la nappe alluviale dans le secteur du projet. Le captage prélevant les eaux souterraines pour l'alimentation en eau potable le plus proche est situé à 8 km au nord-ouest du projet. L'enjeu concernant les eaux superficielles est évalué comme modéré et faible pour les eaux souterraines.

Les impacts du projet sur la ressource en eau devraient être peu significatifs compte tenu, d'une part, des activités projetées et de l'absence de processus industriel sur l'exploitation et, d'autre part, des mesures mises en œuvre lors des travaux d'aménagement. En effet, les activités exclusivement logistiques et la typologie des produits entreposés ne sont pas sources de risques de pollutions aquatiques.

Seules des pollutions accidentelles pourraient se produire et devraient être prises en charge par les dispositifs prévus sur l'exploitation : confinement des eaux incendie pouvant présenter des pollutions, séparateurs hydrocarbures dimensionnés pour traiter les éventuelles pollutions en huile et essence sur les voiries.

Le projet prévoit un système d'assainissement de type séparatif. Le réseau d'eaux usées domestiques sera connecté via une station de relevage au réseau d'eaux usées communal.

La gestion des eaux pluviales sera assurée par le biais de six bassins. Les eaux pluviales seront collectées, pour la majorité, dans le système séparatif puis stockées dans des ouvrages de rétention afin de les décanter après passage, pour les eaux ayant ruisselé sur les voiries, par des séparateurs hydrocarbures. Les bassins qui pourraient être en interaction avec la nappe en période de hautes eaux seront étanchés et lestés afin d'éviter toute interaction avec la nappe.

Un protocole de prélèvement en sortie des ouvrages de rétention des eaux permettra de vérifier régulièrement que les rejets n'affectent pas la qualité du milieu naturel. Ainsi des mesures trimestrielles seront réalisées sur les paramètres suivants : pH, matières en suspension (MES), hydrocarbures (HC), demande chimique en oxygène (DCO), demande biochimique en oxygène à 5 jours (DBO₅), au niveau du point de rejet dans le milieu naturel.

Un point spécifique est à noter avec la présence sur le site d'une zone d'expansion des crues soumise à des aléas d'inondation faibles ou moyens. Cette zone ainsi que les prescriptions du PPRi¹¹ sont prises en compte dans la conception du projet : seules seront implantées dans les zones concernées des places de stationnement agrémentées de plantations.

Plusieurs mesures seront prises afin de limiter la vulnérabilité du projet face au risque d'inondation pendant la phase de travaux, puis pendant la phase d'exploitation du centre logistique :

- aucun bâtiment n'est prévu au sein de la zone inondable au nord-est de l'emprise du projet. À cet endroit, seuls des espaces verts, quelques places de parking et une voirie seront aménagés, ce qui permettra de limiter les dégâts matériels au sein du site en cas d'inondation ;
- en cas d'alerte inondation pendant la phase chantier, tous les engins et matériels de chantier seront évacués en dehors de la zone inondable.
- en cas d'alerte pendant la phase d'exploitation, tous les véhicules stationnés sur le parking situé en zone inondable seront évacués en dehors de la zone.

La MRAe note favorablement l'ensemble des mesures présenté dans l'étude d'impact pour d'une part préserver la qualité de la ressource de l'eau et d'autre part pour limiter la vulnérabilité du projet face au risque d'inondation.

3.5 Paysage et patrimoine

Le projet est implanté au sein de la plaine alluviale de l'Hers, bordée à l'est par un paysage quelque peu vallonné (bois communal entre Bruguières et Saint-Sauveur), et à l'ouest par la plaine alluviale de la Garonne. Cet espace est relativement homogène, avec une plaine agricole accueillant diverses activités économiques (agricoles, industrielles et commerciales) ainsi que l'urbanisation.

Le projet a un impact fort sur le paysage de part la création d'aménagements et de constructions atteignant 24 m de hauteur à la place de terres agricoles au sein de la plaine. Le projet redessinera, de ce fait, le paysage local même si son insertion au sein d'une zone d'activités commerciale et industrielle limite la sensibilité du secteur. La perception lointaine des bâtiments est ainsi atténuée par les masques visuels constitués par les bâtiments, les boisements et les reliefs. Les perceptions proches et rasantes sont quant à elles limitées par les éléments de reliefs : cours de l'Hers-mort et sa ripisylve, linéaires de haies et habitations voisines. L'impact visuel au niveau de la perception rasante est considéré globalement de très faible à modéré par le pétitionnaire à l'exception des deux habitations implantées en limites directes des terrains du projet au nord-ouest et au sud.

Afin de réduire l'impact visuel, l'exploitant présente dans son dossier un ensemble de principes et mesures retenus dès la phase de conception :

- sur les impacts en phase chantier, des mesures seront mises en œuvre pour garantir la propreté du chantier (nettoyages quotidiens du chantier, de ses abords, postes de lavage des camions à la sortie...) ;

¹¹ Plan de prévention du risque inondation

- sur l'impact visuel du centre logistique en prenant en compte la hauteur des bâtiments principaux :
 - réflexions architecturales sur l'organisation des bâtiments visant à favoriser l'intégration paysagère des bâtiments : bâtiment le plus haut au centre d'autres bâtiments, volumes les plus hauts des bâtiments logistiques teintés en gris clair avec un dégradé de gris, volumes bas et les locaux techniques seront teintés en gris soutenu, locaux sociaux accolés aux bâtiments logistiques seront recouverts d'un bardage métallique lisse de teinte bleu soutenu ;
 - conservation et mise en valeur des éléments paysagers existants : conservation des grands arbres le long de l'Hers, conservation des terres agricoles situées dans les zones inondables ;
 - création d'espaces verts et d'écrans visuels : plantations d'essences locales tout le long des voies d'accès, végétalisation des limites (haies arbustives, arbres de hautes tiges, bosquets arborés...) ainsi que des zones parkings avec des essences locales retenues soit pour leur caractère de croissance rapide pour l'intégration à court terme, soit pour leur grande taille à maturité afin de masquer les édifices dans une perspective à plus long terme ;
 - utilisation des terres de déblais du chantier pour créer trois merlons dont les reliefs masqueront en partie le centre logistique depuis l'avenue de l'Euro, aménagement d'une voie douce bordée d'une bande paysagère.

Un cabinet paysagiste assurera le suivi de cette mise en œuvre. De même, un suivi sur les trois premières années suivant la fin du chantier sera mis en place pour garantir la pérennité des essences végétales plantées: arrosage manuel (mise en œuvre d'un réseau de bouches d'arrosage), remplacement systématique des végétaux morts ou considérés comme tel, entretien des plantations (redressement des arbres, traitement antiparasitaire, labour semestriel du pied des arbres, tailles...).

Le coût des aménagements paysagers concourant à la réduction ou à la compensation des impacts est estimé à 185 000 €.

À partir de photomontages présentant l'intégration du site sur trois périodes temporelles (lors de la plantation, à l'âge de 10 ans, à l'âge adulte), le porteur de projet considère l'impact résiduel à long terme comme faible dans un secteur déjà industrialisé. Ces photomontages permettent de bien visualiser le potentiel développement des plantations. Pour autant, bien qu'un suivi soit annoncé sur les trois premières années, aucun élément ne vient garantir que l'effet escompté à moyen puis à long terme soit réaliste dans la mesure où le pétitionnaire ne précise à aucun moment les modalités de suivi à long terme (plan de gestion prévoyant les phases d'entretien courant sur les 10 ans à venir intégrant les tailles éventuelles, les paillages et l'arrosage ...). L'évaluation du coût des aménagements paysagers n'offre aucune garantie de pérennité dans la mesure où il n'est pas précisé si le cabinet de paysage assurera effectivement le suivi de ce projet à long terme.

Par ailleurs, l'étude d'impact précise « *Les terres de déblais de la phase chantier seront réutilisées afin de créer trois merlons qui masqueront en partie la présence du centre logistique depuis l'avenue de l'Euro au sud-est.* ». La MRAe estime que le stockage de terres sur le site ne répond pas à un souci d'intégration paysagère mais à des considérations autres (confinement des déblais excédentaires).

La MRAe recommande de proposer des mesures pour garantir une meilleure intégration paysagère du projet, notamment :

- **la mise en place d'un plan pluriannuel de suivi des plantations sur le long terme (plan de gestion) et la mise en place de mesures correctrices le cas échéant ;**
- **de modifier les références aux remblais en tant que « mesure paysagère » pour ne pas induire en erreur le public.**

3.6 Sécurité des biens et des personnes

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, une étude de dangers a été fournie en complément de l'étude d'impact.

Dans le cadre de ce projet, le risque principal à considérer concerne l'incendie au sein des cellules de stockage grande hauteur accompagné de la dispersion des fumées d'incendie et du déversement des eaux d'extinction d'incendie. Les conséquences de trois phénomènes dangereux ont été identifiés et étudiés pour le site :

- incendie d'une cellule de stockage grande hauteur (effets thermiques) ;
- propagation de l'incendie d'une cellule grande hauteur à la cellule adjacente (effets thermiques) ;

- incendie d'une cellule de stockage (effets toxiques).

Les modélisations effectuées sur la base d'hypothèses majorantes sur le logiciel Flumilog concluent que l'ensemble des effets thermiques générés, pour l'incendie d'une cellule de stockage grande hauteur ou lors de la propagation d'une cellule à l'autre, sont maintenus dans les limites de propriété. Seuls des flux d'intensité thermique 5 kW/m² peuvent atteindre la voie engins à l'ouest permettant l'intervention des services de secours mais ces derniers ont émis un avis favorable au regard des mesures mises en place (voie engins, moyens d'intervention...) permettant une intervention sécurisée et optimale.

De même, il n'est pas identifié de risques toxiques en cas d'incendie pour l'environnement humain du site. Les calculs de dispersion toxique, montrent qu'aucun seuil toxique à 60 minutes n'est atteint au sol. L'étude de dangers précise les moyens et mesures de prévention et de protection qui seront mis en place pour limiter la probabilité d'occurrence ou les conséquences d'un éventuel accident : mesures constructives du bâtiment, moyens de détection et de surveillance, moyens de lutte contre l'incendie (extincteurs, RIA, sprinklage, quatorze poteaux incendie sur site), dispositifs de rétention des eaux incendie, mesures organisationnelles.

En conclusion, il peut être établi que l'analyse des risques est élaborée de manière satisfaisante et que l'étude de dangers explicite correctement la probabilité, la cinétique, l'intensité des effets et la gravité des conséquences de ces accidents potentiels conformément à la réglementation en vigueur. Les zones d'effet de ces accidents sont modélisées selon des données reconnues et avec des outils adaptés.