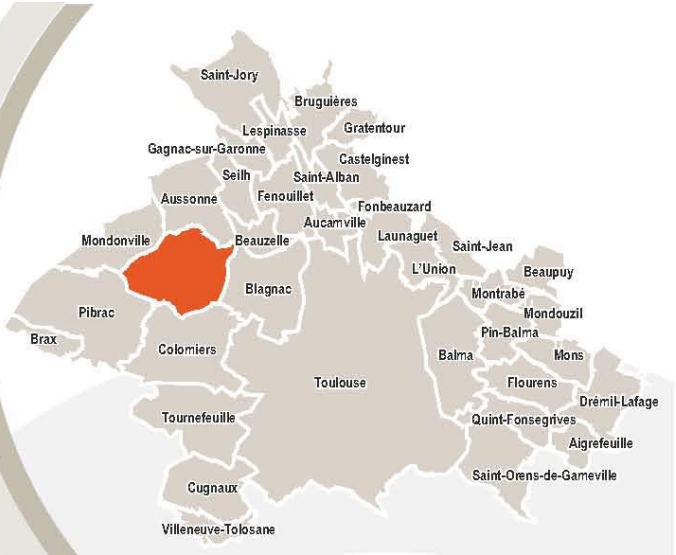
Domaine de la Planification et de la Programmation
Service de la Réglementation Urbaine



Plan Local d'Urbanisme

PLU révisé le 1er Mars 2006
1ère Mise à jour le 5 juillet 2006
2ème Mise à jour le 17 décembre 2007
3ème Mise à jour le 29 décembre 2009
1ère Modification le 23 juin 2011
2ème Modification le 19 décembre 2011
1ère Révision Simplifiée le 28 juin 2012
1ère Modification simplifiée le 19 décembre 2013

1ère Mise En Compatibilité du PLU Approuvée par DCM du 10 novembre 2016

1 – Notice explicative

VILLE DE CORNEBARRIEU

aua/Toulouse aire métropolitaine

toulouse métropole

Toulouse Métropole
6, Rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
www.toulouse-metropole.fr

Mise en compatibilité n°1 du PLU de Toulouse métropole – Commune de Cornebarrieu

NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE

Partie 1
Présentation de la procédure 5

Partie 2
Déclaration de projet 11

Partie 3
Mise en compatibilité 37

PARTIE 1
PRÉSENTATION DE LA PROCÉDURE

1. Rappel des évolutions du document d'urbanisme

Au 1er janvier 2009, et par arrêté préfectoral du 24 décembre 2008, la Communauté d'Agglomération de Toulouse métropole est devenue Communauté Urbaine. Depuis le 1er janvier 2015 (décret du 22 septembre 2014) la Communauté Urbaine de Toulouse métropole est devenue « Toulouse métropole ». Compétente notamment en matière de PLU et documents en tenant lieu, elle est amenée à gérer tous les POS et PLU communautaires à l'échelle des 37 communes membres de Toulouse métropole.

Par délibération du Conseil Municipal du 1er mars 2006, la commune de Cornebarrieu a approuvé la deuxième révision de son Plan Local d'Urbanisme. Le PLU a été mis à jour une première fois par arrêté du Conseil Municipal le 5 juillet 2006 puis, mis à jour une deuxième fois par arrêté du Conseil Municipal le 17 décembre 2007 pour intégrer le PEB de l'aéroport de Blagnac aux Annexes du PLU et une troisième fois par arrêté du Grand Toulouse du 29 décembre 2009. La 1ère modification du PLU a été approuvée par délibération du Grand Toulouse le 23 juin 2011 et la deuxième modification le 19 décembre 2011. Depuis, deux révisions simplifiées ont été approuvées le 28 juin 2012 et le 11 octobre 2012. Enfin, le PLU a fait également l'objet d'une procédure de modification simplifiée approuvée le 19 décembre 2013. Une 3ème modification du PLU sera approuvée par le Conseil de la Métropole le 30 juin 2016.

2. Objet et choix de la procédure

La présente procédure a pour objet de permettre la réalisation d'un pôle logistique à vocation aéronautique sur le secteur de Barquil pour répondre à un besoin d'extension du pôle logistique existant d'Airbus, constructeur historique sur l'agglomération toulousaine déjà existant sur le site.

L'origine de ce projet d'implantation d'un nouveau pôle logistique à vocation aéronautique se trouve dans les volontés de :

- Maintenir la compétitivité de l'activité aéronautique européenne,
- Renforcer l'attractivité du territoire métropolitain,
- Pérenniser et développer les emplois sur le secteur.
- Renforcer la vocation logistique du site de Barquil initiée dans une procédure de révision simplifié du PLU de Cornebarrieu en 2012.

Compte-tenu de son implantation en zone A (agricole) au PLU ce projet n'est pas compatible avec le PLU, qu'il s'agisse des orientations du PADD qu'il faut compléter ou des dispositions réglementaires. Cependant, il n'y a pas d'incompatibilité majeure entre le projet et le PLU mais des ajustements seront à apporter à ce dernier pour permettre la faisabilité de l'opération.

Compte tenu de l'importance de ces travaux pour la collectivité, Toulouse métropole a décidé d'en faire valoir l'intérêt général par une déclaration de projet conformément à l'article L. 300-6 du Code de l'Urbanisme (CU) et de procéder à la mise en compatibilité du PLU de Cornebarrieu prévue aux articles L. 153.54 à L. 153-59 et suivants et R.153-15 du CU.

Le cadre juridique de la procédure est défini par les articles suivants du code de l'urbanisme :

L.300-6 : Modifié par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art. 5
« L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction. Les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme.
Lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat, elle peut procéder aux adaptations nécessaires du schéma directeur de la région d'Ile-de-France, d'un schéma d'aménagement régional des régions d'outre-mer, du plan d'aménagement et de développement durables de Corse, d'une charte de parc naturel régional ou de parc national, du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, du schéma d'aménagement et de gestion des eaux, de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, du schéma régional de cohérence écologique ou du plan climat-air-énergie territorial. Ces adaptations sont effectuées dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables au contenu de ces règlements ou de ces servitudes.
Les adaptations proposées sont présentées dans le cadre des procédures prévues par les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59, auxquelles les autorités ou services compétents pour élaborer les documents mentionnés à l'alinéa précédent sont invités à participer.
Lorsque les adaptations proposées portent sur le schéma directeur de la région d'Ile-de-France, un schéma d'aménagement régional des régions d'outre-mer ou le plan d'aménagement et de développement durables de Corse, elles sont soumises pour avis, avant l'enquête publique, au conseil régional ou à l'Assemblée de Corse. Leur avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de trois mois. Cet avis est joint au dossier soumis à enquête publique. En cas d'avis défavorable, la déclaration de projet ne peut être prise que par décret en Conseil d'Etat.
Une déclaration de projet peut être prise par décision conjointe d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales et de l'Etat.
Lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements et servitudes mentionnés au deuxième alinéa font l'objet d'une évaluation environnementale, au sens de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. »

L.153-54 (Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.)
« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

L.153-55 : (Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.)

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

- *a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;*
- *b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;*
- *c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;*

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas. Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.»

L. 153-56 : (Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.)

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

L.153-57 : (Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.)

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

L.153-58 : (Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.)

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

L. 153-59 :
« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26. Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage. Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

Article R153-15 Créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.
Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :

1° Soit lorsque cette opération est réalisée par la commune ou par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme et nécessite une déclaration de projet en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement ;

2° Soit lorsque la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme a décidé, en application de l'article L. 300-6, de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

Le président de l'organe délibérant de l'établissement public ou le maire mène la procédure de mise en compatibilité.
L'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le conseil municipal adopte la déclaration de projet.
La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme.

3. Mise en œuvre et calendrier

La notice présente dans un premier temps l'intérêt général du projet pour la réalisation d'un pôle logistique à vocation aéronautique sur le secteur de Barquil et dans un second temps les dispositions du PLU à mettre en compatibilité pour assurer sa mise en œuvre.

Conformément à l'article L.153-54 et R.153-13 du CU, une réunion d'examen conjoint a été organisée en mai 2016, avant l'enquête publique qui se tiendra courant juin 2016, avec les personnes publiques associées suivantes :

Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne,
Monsieur le Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées,
Monsieur le Président du Conseil Départemental de la Haute-Garonne,
Madame la Présidente du Groupement HLM de Haute-Garonne,
Monsieur le Président du SMEAT,
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse,
Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne,
Monsieur le Président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Garonne,
Monsieur le Président de Tisseo S.M.T.C.,
ainsi qu'à Monsieur le Maire de Cornebarrieu

L'ensemble du dossier, y compris le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint et les pièces du PLU modifiées, est soumis à enquête publique par arrêté de Toulouse métropole. L'enquête publique a lieu en juin 2016.

A l'issue de l'enquête publique, le Conseil de la Métropole se prononcera sur l'intérêt général de l'opération en approuvant la déclaration de projet et délibérera sur la mise en compatibilité des dispositions du PLU (R.153-15 du CU).

Contenu du dossier d'enquête publique

Le dossier soumis à l'enquête comporte les documents suivants :

- Les documents administratifs relatifs à la procédure :
  - Arrêté d'ouverture de l'enquête publique
  - Arrêté de dispense d'une évaluation environnementale
- La présente notice de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU présentant les caractéristiques les plus importantes du projet et les principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet soumis à enquête a été retenu ;
- Les pièces du PLU concernées par la mise en compatibilité, à savoir :
  - Le PADD
  - Les documents réglementaires écrit et graphique
- Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint par les personnes publiques associées et les avis émis par écrit.

	Lancement de la procédure
1er trimestre 2016	Elaboration du projet de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU
10 mai 2016	Réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées ci-dessus
ARRÊTÉ	**Mise à enquête publique**
15 jours	Mesures de publicité : affichage + 2 journaux régionaux ou locaux
1 mois	Enquête publique juin 2016 (+ nouvelle insertion dans les journaux)
1 mois	PV de synthèse du Commissaire-Enquêteur Réponses de la ville de Cornebarrieu et Toulouse métropole Rapport du Commissaire Enquêteur
	Modification du projet et réunions éventuelles
DÉLIBÉRATION	**Approbation de la déclaration de projet**
DÉLIBÉRATION	**Approbation de la mise en compatibilité en Conseil Communautaire**
	Mesures de publicité : affichage Mairie et CUTM + 1 journal départemental + recueil des actes administratifs Nouveau PLU opposable dès réception par la Préfecture, affichage, parution et recueil

Une autre procédure de modification du PLU (3ème) est en cours sur le PLU de Cornebarrieu. Celle-ci sera prise en compte lors de l'approbation de la présente mise en compatibilité.

PARTIE 2
DÉCLARATION DE PROJET

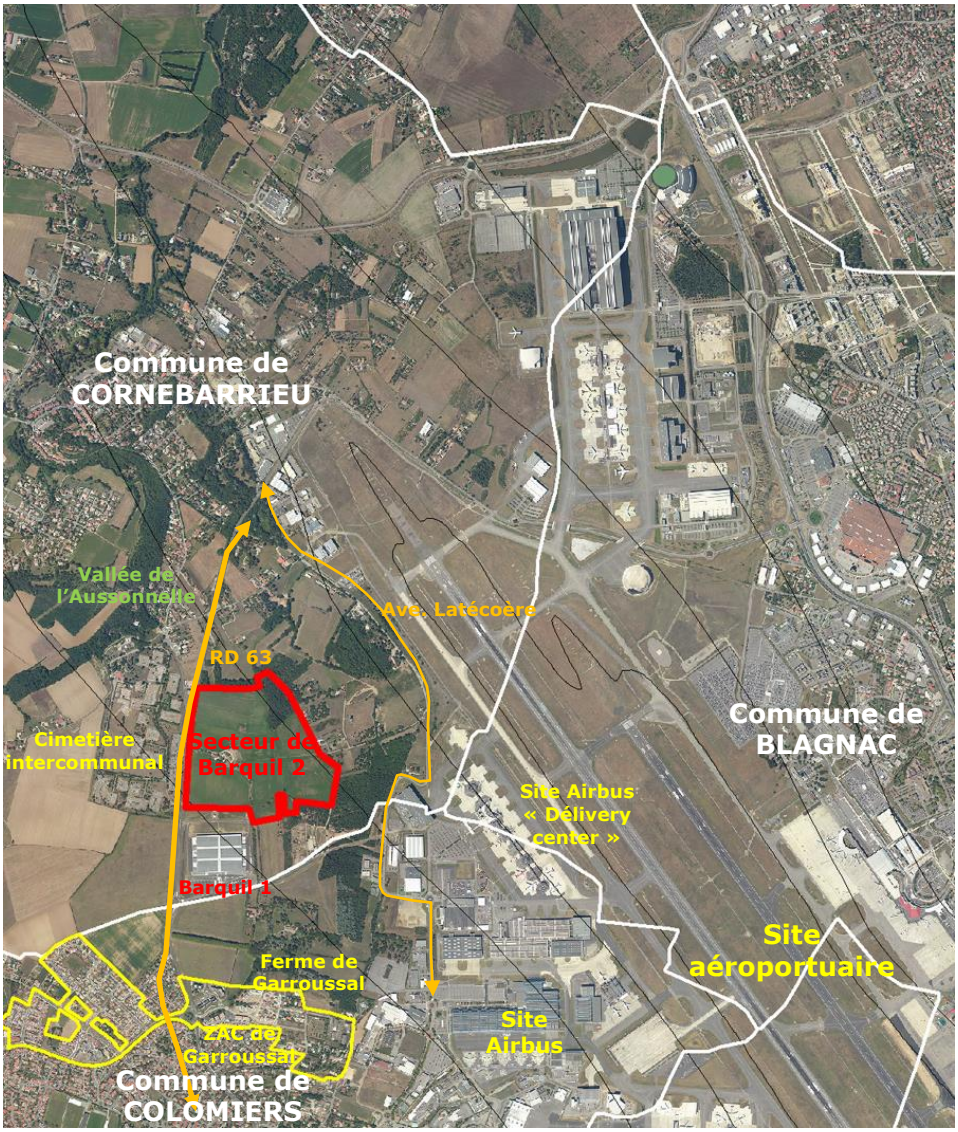
La déclaration de projet sert à établir l'intérêt général d'une opération sous maîtrise d'ouvrage publique ou privée. La réalisation d'un pôle logistique à vocation aéronautique sur le site de Barquil, sous maîtrise d'ouvrage du constructeur Airbus répond à un réel besoin pour le développement économique et l'accueil d'emploi pour l'agglomération toulousaine.

Le projet d'extension du pôle logistique à vocation aéronautique de Barquil 2

1. L'insertion du projet de pôle logistique dans l'environnement communal

Le contexte communal

La zone de Barquil 2 (appelé AIRLOG 2 par Airbus) concernée par la présente Déclaration de projet bénéficie d'une situation privilégiée proche des sites industriels d'Airbus existants et elle est inscrite dans le pôle aéronautique du Nord-Ouest toulousain (Aéroconstellation, …).
Situé au Sud de la commune, en limite de Colomiers, le site bénéficie d'une implantation privilégiée en façade sur la RD 63 à proximité immédiate du cimetière suburbain et en continuité du site aménagé de Barquil 1 (appelé AIRLOG 1 par Airbus) réalisé en 2013 par une procédure de révision simplifiée approuvée le 28 juin 2012.
Il constitue l'entrée Sud de Cornebarrieu.
Ce site à caractère agricole est toutefois très marqué par l'urbanisation proche des villes de Colomiers et Cornebarrieu. De plus le PADD prévoit la création de la zone d'accueil d'habitat mixte de « Fodouas » le long de la RD 63 en continuité de la ZAC Garoussal à Colomiers.
L'ensemble des sites industriels d'Airbus gravite aujourd'hui autour de l'aéroport Toulouse-Blagnac. Le site de Barquil 2 répond à cette stratégie d'implantation par son implantation à l'Ouest du site aéroportuaire amorcé en 2012 en continuité du centre logistique de Barquil 1.



Situation de Barquil 2 (périmètre rouge) sur le territoire communal

Dans le PLU de Toulouse métropole Commune de Cornebarrieu, le secteur envisagé pour l'implantation d'un pôle logistique à vocation aéronautique est classé en zone A à vocation agricole.
Le caractère de la zone est incompatible avec le projet d'implantation d'un pôle logistique. Le règlement écrit de la zone A à l'article 1 interdit toutes occupations et utilisations du sol autres que les constructions destinées à l'habitat des exploitants agricoles ou aux activités agricoles.

Le projet de développement de la Ville de Cornebarrieu à travers son PADD doit être reformulé sur ce secteur pour permettre l'accueil d'activités aéronautiques (voir explications précédentes sur le PADD).

Contenu et phasage du développement économique communal

Aujourd'hui, le projet d'implantation d'un pôle logistique de Barquil 2 concrétise la politique communale de planification et de phasage de son urbanisation en matière d'accueil d'activités économiques.

La commune, bien dotée en secteurs d'accueil économique compte actuellement 6 zones d'activités (Aéroconstellation, Paquière, Mermoz, Dewoitine, Breguet et Menvielle) et plus une de 120 hectares en projet (Cassiopée) soit plus de 15 % du territoire communal consacrés aux activités économiques. Elle a identifié des secteurs de développement prioritaires d'activités sur son territoire. Il s'agit essentiellement de territoires situés à l'Est de la Commune en continuité des zones déjà existantes : la ZAC Aérocontellation va commencer sa 2ème phase. Les secteurs de Testete, au Nord du site de Barquil, de Cassiopée sont des secteurs de développement futur qui renforceront l'accueil d'emplois avec un rapport habitant-emploi favorable à Cornebarrieu et le maintien d'un taux de chômage inférieur à la moyenne de l'agglomération (hors Toulouse).

La zone de Barquil 2 s'inscrit en continuité de l'aménagement en 2013 de Barquil 1 et dans la logique du développement des activités aéronautiques à l'Est de la Commune et dans la poursuite d'une vaste opération d'aménagement prévue au SCoT.

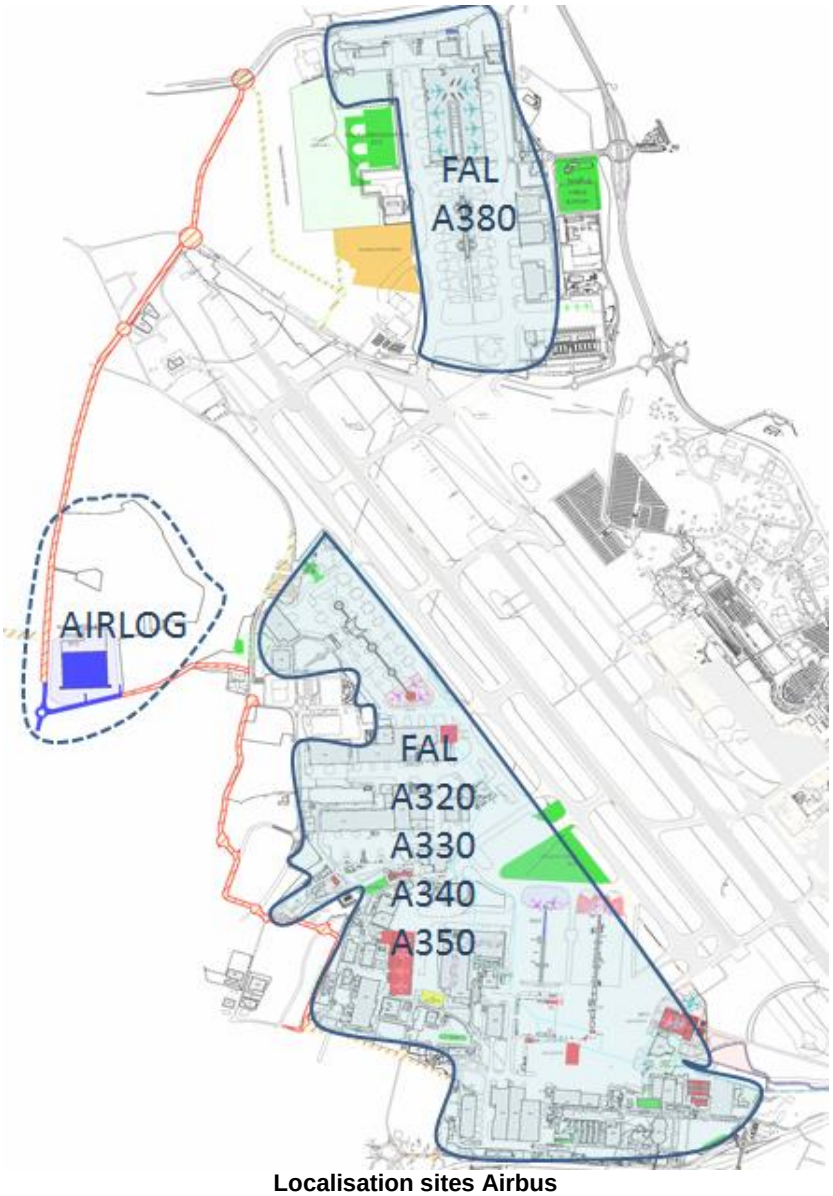
Ce pôle logistique pourra permettre de répondre à la croissance de l'activité d'Airbus et de nouveaux programmes mais aussi à une augmentation des cadences des chaînes de production existante.

L'enjeu est donc ici de renforcer l'activité aéronautique du Nord-Ouest toulousain, et ainsi pérenniser et développer les emplois.

Le choix du site d'implantation

Les opérations d'aménagement (ZAC) concédées par Toulouse Métropole ne sont pas adaptées pour accueillir un projet logistique d'une telle envergure et ne peuvent de part leur vocation et les surfaces de terrains disponibles y répondre. Ces opérations (ZAC) créées sur le secteur aéronautique ont une vocation industrielle mais essentiellement tournées stratégiquement vers d'autres fonctions industrielles :

- assemblage, vérification et entretien des avions sur la ZAC Aéroconstellation du fait de sa position stratégique (accès aux pistes de l'aéroport), sur ce site la fonction logistique est plus secondaire.
- fonctions de production et surtout de bureaux en lien notamment avec l'activité aéronautique mais pas uniquement sur la ZAC Saint-Martin du Touch. Ce secteur d'aménagement ne prévoit plus l'implantation d'activité logistique dans les terrains restant à aménager.



Localisation sites Airbus

Concernant la localisation des chaînes d'assemblage (Final Assembly Line) approvisionnés par Airlog :

La situation des terrains sur Barquil proche des usines de Clément Ader, Louis Breguet et St-Martin, permet une desserte rapide et efficace des chaînes d'assemblage des avions A320, A330, A340 et A350

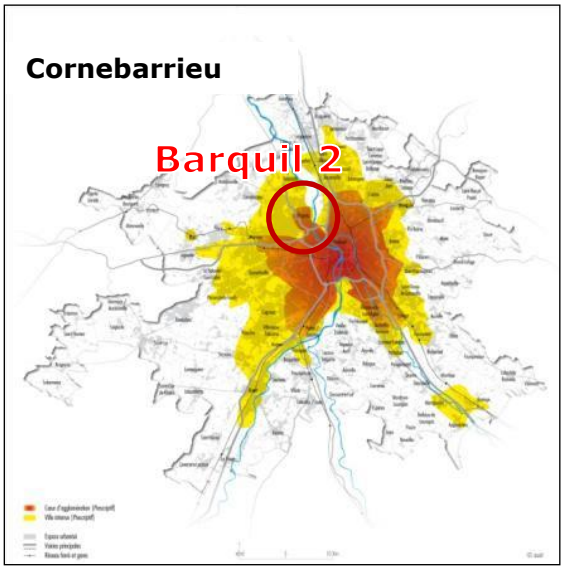
L'exploitation des terrains sur la ZAC Aéroconstellation est également en expansion, la zone desservant directement les pistes de l'Aéroport de Toulouse Blagnac, celle-ci est réservée à la mise en place d'aires avions garantissant un roulement permanent entre les chaînes d'assemblage et les essais (essais en vol, essais moteurs, etc.).

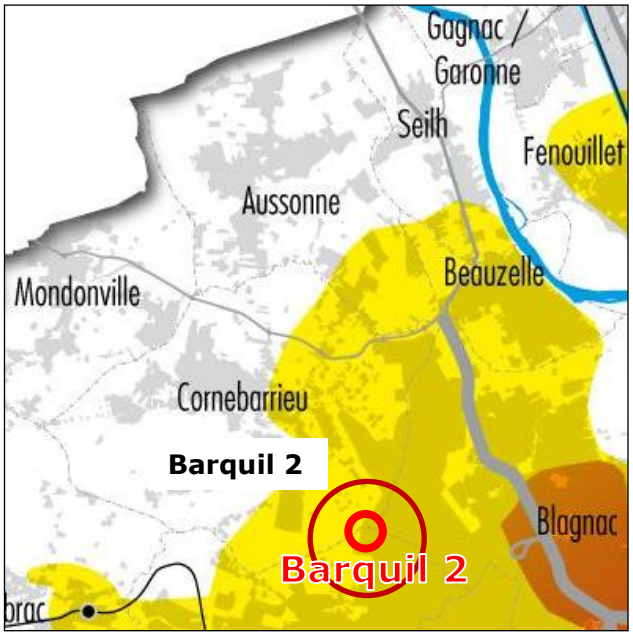
La mise en place d'aires avions zone de Barquil à Cornebarrieu n'étant pas réalisable, le porteur de projet a optimisé son foncier pour valoriser son activité logistique et répondre à l'augmentation des cadences de production des avions, la mise en place de nouveaux programmes tels que l'A320 NEO, le Beluga XL, et enfin la mise en place d'une nouvelle activité logistique pour l'aménagement cabine. Un centre de logistique proche des chaînes d'assemblage, permet un acheminement rapide et efficace des pièces avions, favorisant ainsi une parfaite cadence de production.

2. L'insertion du projet de pôle logistique dans l'environnement intercommunal

Le contexte intercommunal au regard du SCoT

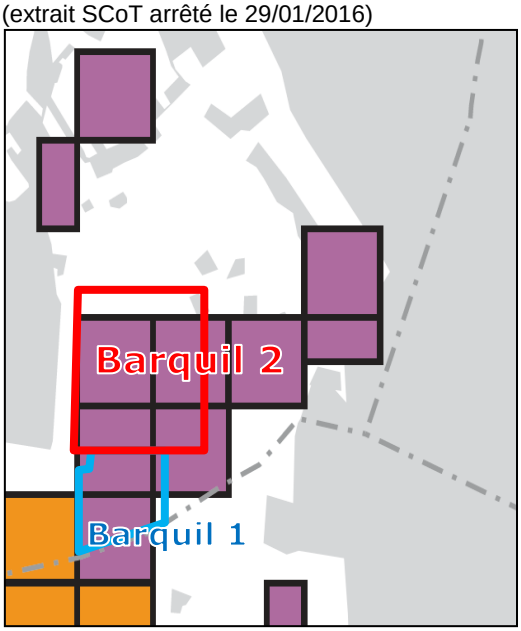
La commune de Cornebarrieu est située pour partie en développement mesuré et le sud de la commune en ville intense au SCoT arrêté. Le site de Barquil 2 se situe en ville intense.
Son développement correspond à une première phase d'une vaste opération d'aménagement.



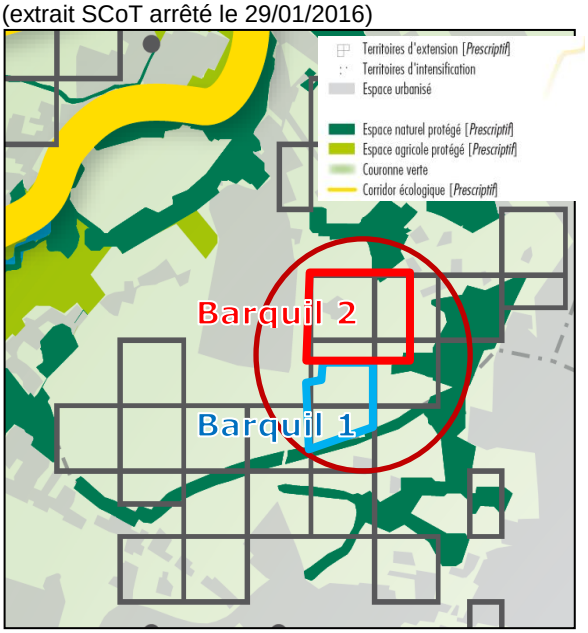


Situation au regard des cohérences urbaines :

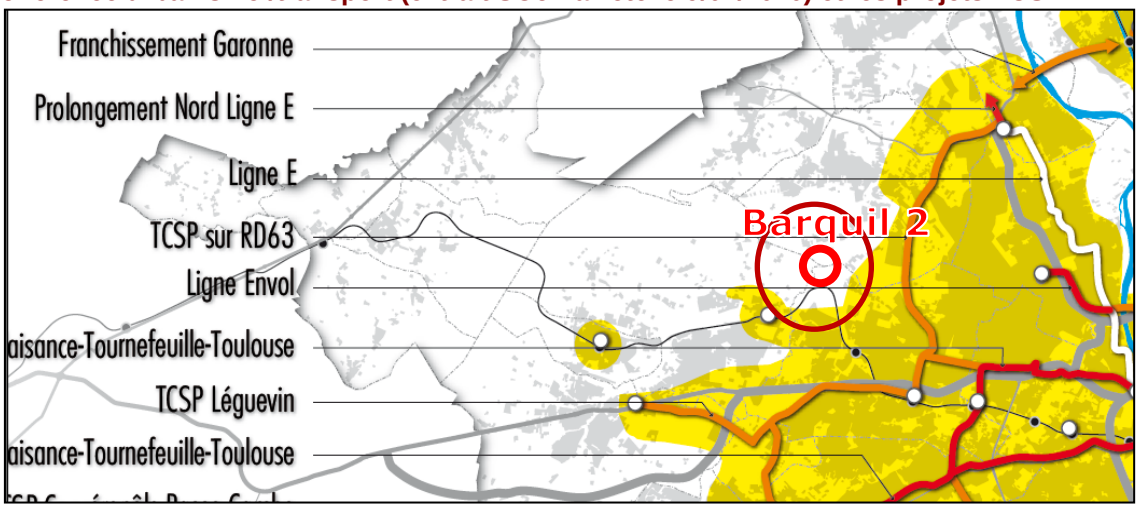
Cohérence urbaine
(extrait SCoT arrêté le 29/01/2016)



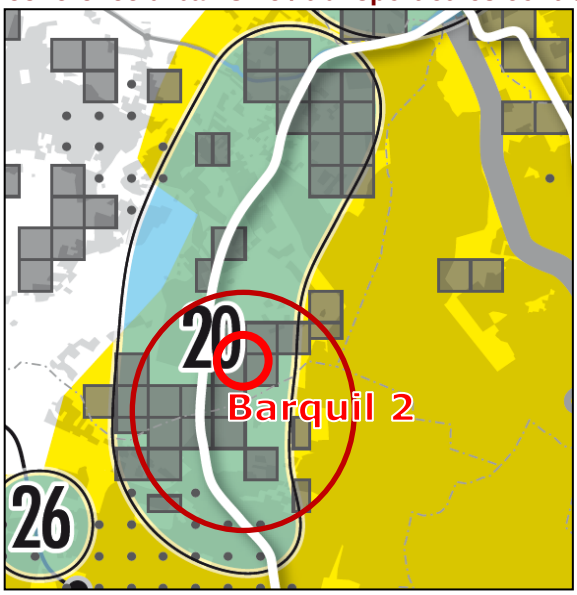
Cohérence environnementale
(extrait SCoT arrêté le 29/01/2016)



Cohérence urbanisme /transport (extrait SCoT arrêté le 9/07/2010) et les projets TCSP



Carte de cohérence urbanisme / transport et les contrats d'axe



Le site de Barquil 2, objet de la présente Déclaration de projet et Mise en compatibilité du PLU, d'accueil d'un pôle logistique à vocation aéronautique n'est pas concerné par des protections de type espace naturel ou agricole protégé. Toutefois, le cours d'eau est répertorié dans la trame bleue en tant que corridors écologiques.

Le site de Barquil 2 est intégré à un ensemble de 17,5 pixels, à vocation mixte et vocation économique dédiée, concernés par le contrat d'axe N°20 (TCSP sur la RD63). Avec ces vocations affichées au SCoT, l'ensemble du secteur pourrait permettre l'accueil, avec un ratio de 25 emplois par hectare, d'environ 4 000 emplois.

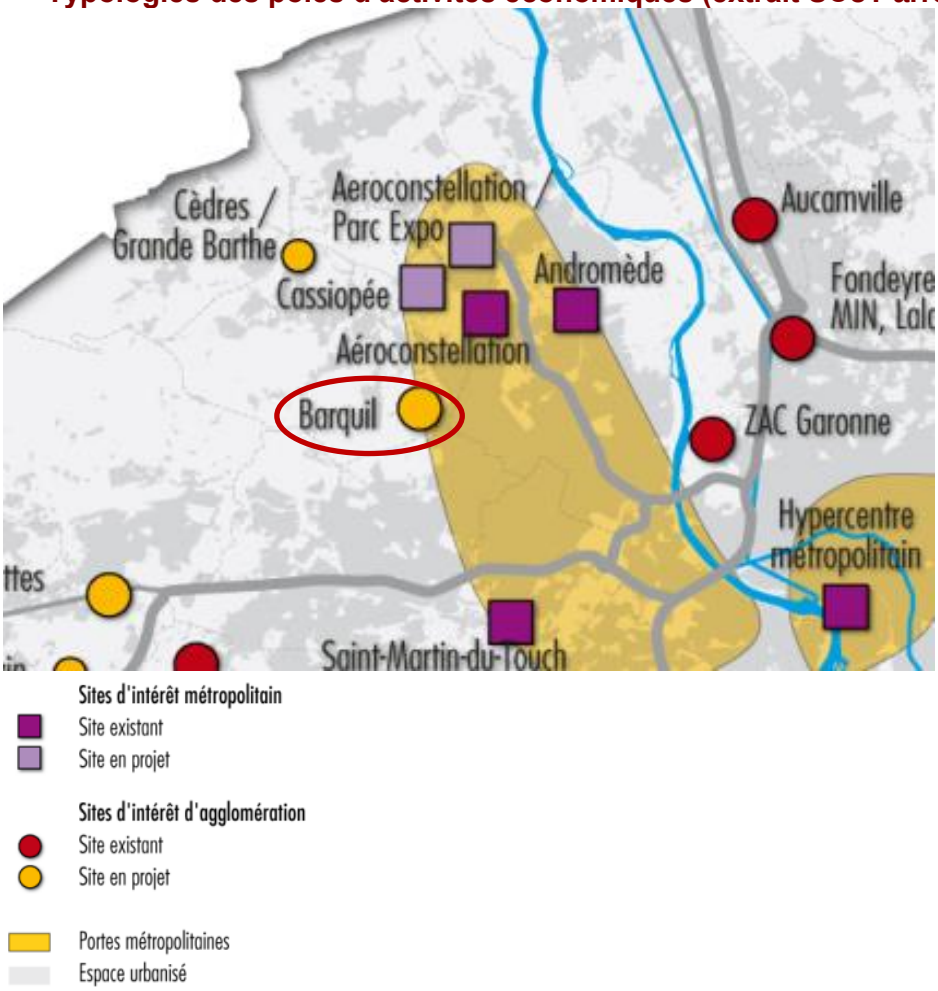
Le projet de pôle aéronautique Barquil 2 va consommer environ 3,5 pixels à vocation économique dédié. Le nombre d'emplois attendus sur le site permet de respecter les objectifs de densité préconisés par le SCoT (25 emploi/ha).

Afin d'être compatible avec les orientations urbaines du SCoT, permettant d'assurer la cohérence Urbanisme/Transport est envisagée concernant le secteur de Barquil et plus généralement le secteur géographique impacté par le contrat d'axe n°20, le lancement par Toulouse Métropole d'une étude urbaine dont les conclusions seront rendues en décembre 2016.

Cette étude permettra de phaser à Court/Moyen et Long Termes le développement urbain de ce secteur et de déterminer dans le cadre d'un Pacte Urbain (nouveau Contrat d'axe) s'inscrivant dans le Projet Mobilités 2025 – 2030, une solution alternative et progressive visant à répondre au besoin de desserte en transports en commun entre les deux pôles d'échanges du tramway T1 et de la gare SNCF de Colomiers selon un principe de liaison et de maillage. Cette solution pourrait éventuellement se décliner de la manière suivante :

- Adaptation dans un premier temps du TAD 118, avec un service régulier aux heures de pointe du matin et du soir, incluant des nouveaux arrêts sur Barquil.
- Evolution dans un second temps du TAD 118 en ligne régulière, considérant l'augmentation du volume de clientèle potentiel et l'adaptabilité des projets urbains à la bonne exploitation commerciale de la ligne.
- Aménagement dans un troisième temps du RD 63 en boulevard urbain multimodal support d'une desserte structurante en transport en commun, si les densités urbaines sont cohérentes avec les recommandations du SCoT et du Projet Mobilités 2025/2030.

Typologies des pôles d'activités économiques (extrait SCoT arrêté le 29/01/2016)



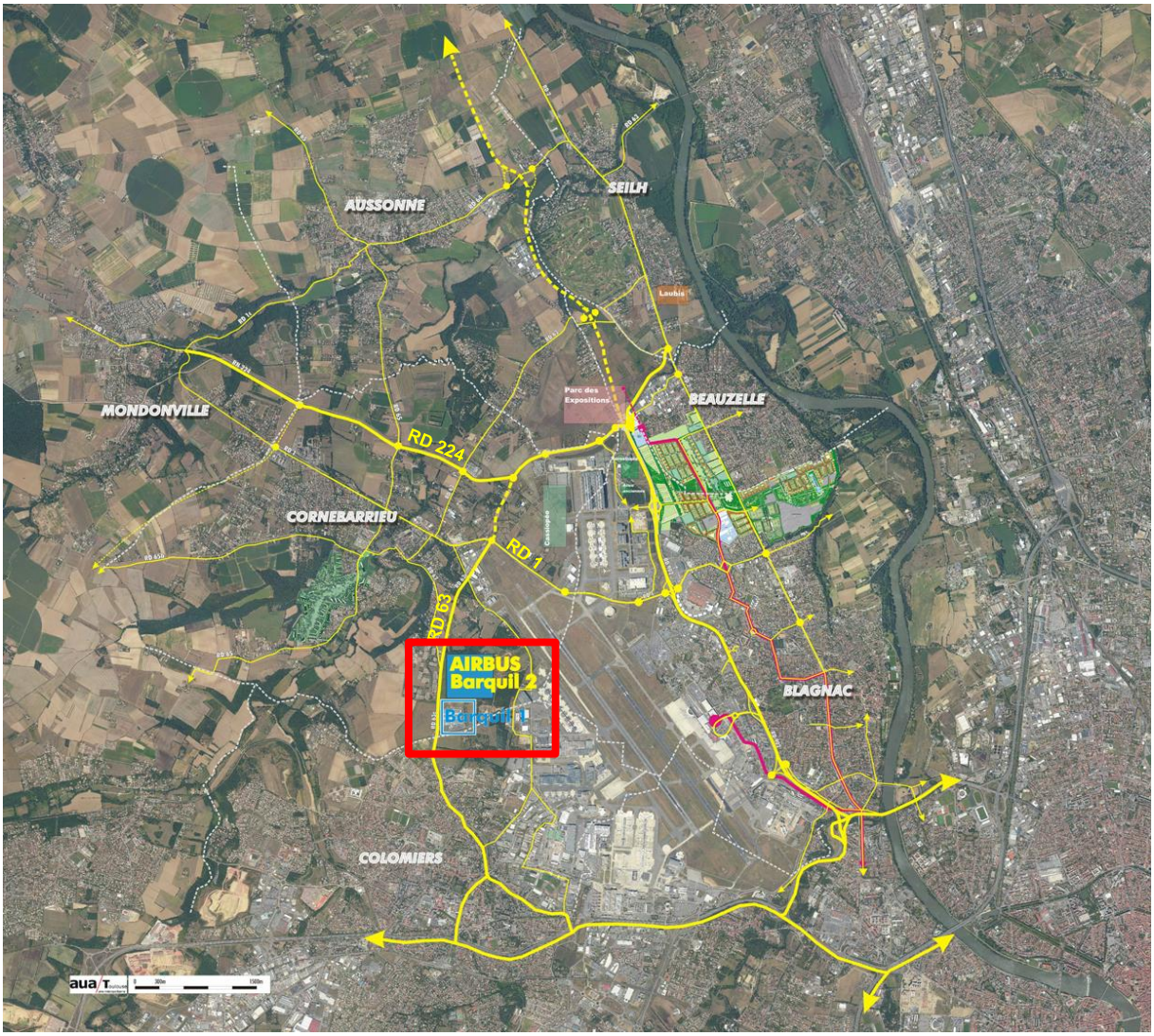
Le développement de Barquil 2 est également inscrit au SCoT dans une porte métropolitaine, comme un site d'intérêt d'agglomération. L'objectif affiché est de rééquilibrer le potentiel d'accueil économique et l'offre d'emploi sur le territoire.

Ainsi, le projet d'implantation d'un pôle économique s'inscrit dans les orientations du SCoT arrêté le 29 janvier 2016.

Dessertes, accès et liens intercommunaux

➢ Un site qui s'insère dans le réseau d'agglomération

La RD 63 qui longe les terrains du projet est l'axe majeur qui traverse la commune de Cornebarrieu. Cette départementale parcourt la commune du Nord au Sud. Elle est reliée à la RD 1, axe historique du Nord Toulousain et à plus long terme par la déviation de la RD 963 programmée par le Conseil Départemental de la Haute-Garonne reliant la RD 1 à la RN 224.



Actuellement, le trafic routier sur la RD 63 est en moyenne de 19 600 véhicules par jour sur cette voie.

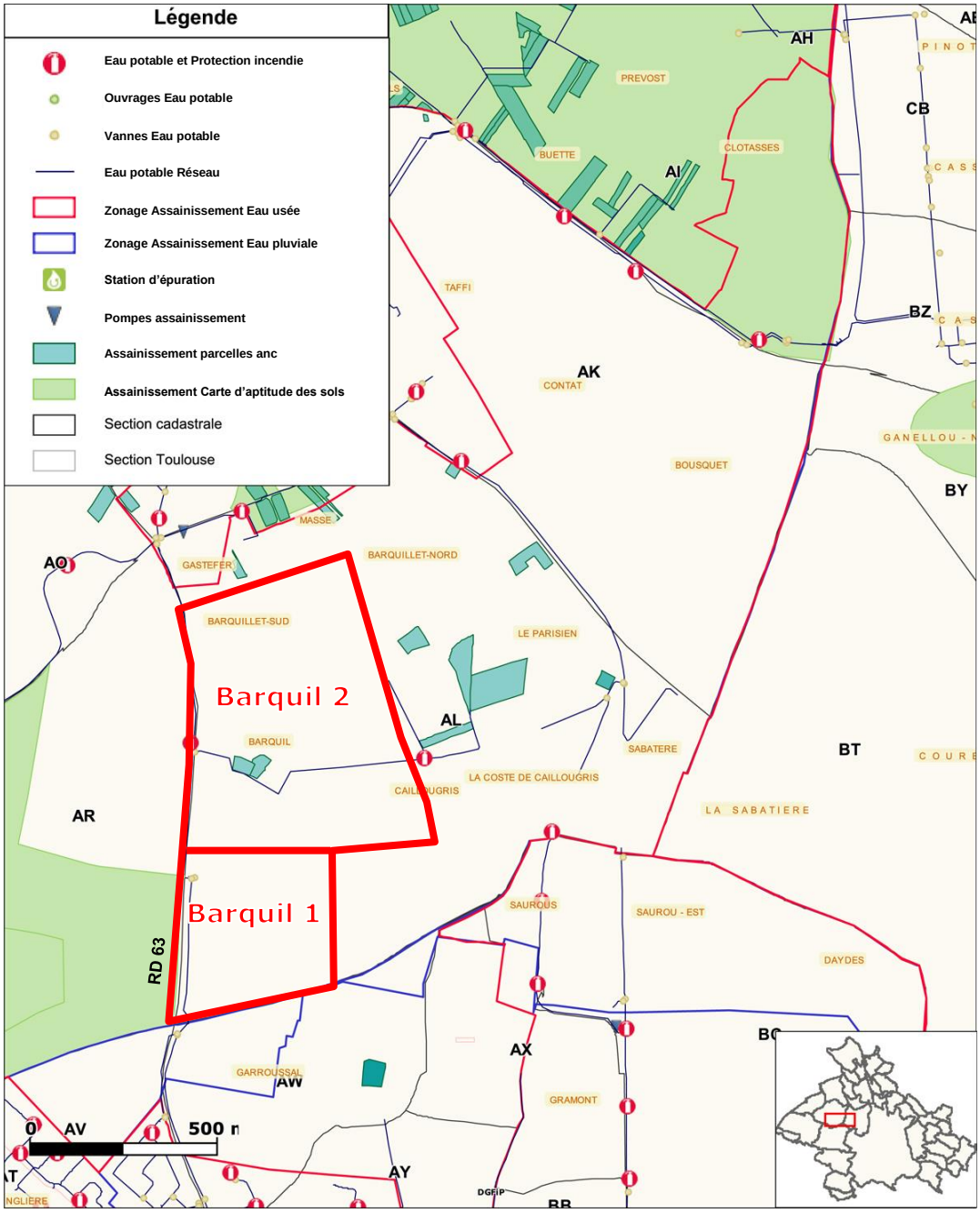
Les perspectives de déplacements induits par le projet dans sa globalité (Phase Ouest) vont faire augmenter le trafic routier sur cette voie. Il est estimé par les porteurs de ce projet une arrivée de 1 320 véhicules légers par jour et une desserte de 400 camions par jour. Ces estimations de déplacements pourraient à terme augmenter le trafic journalier à environ 8 %.

La desserte privée d'AIRBUS qui assure la liaison entre Barquil (AIRLOG 1) et l'avenue Latécoère, a permis de répartir les flux de circulation et alléger les déplacement sur la RD 63. A ce jour, 30 % des Poids Lourds liés à l'activité d'AIRLOG 1, utilisent cette voie de liaison privée vers Barquil.

Dessertes par les réseaux d'assainissement, pluvial et eau potable

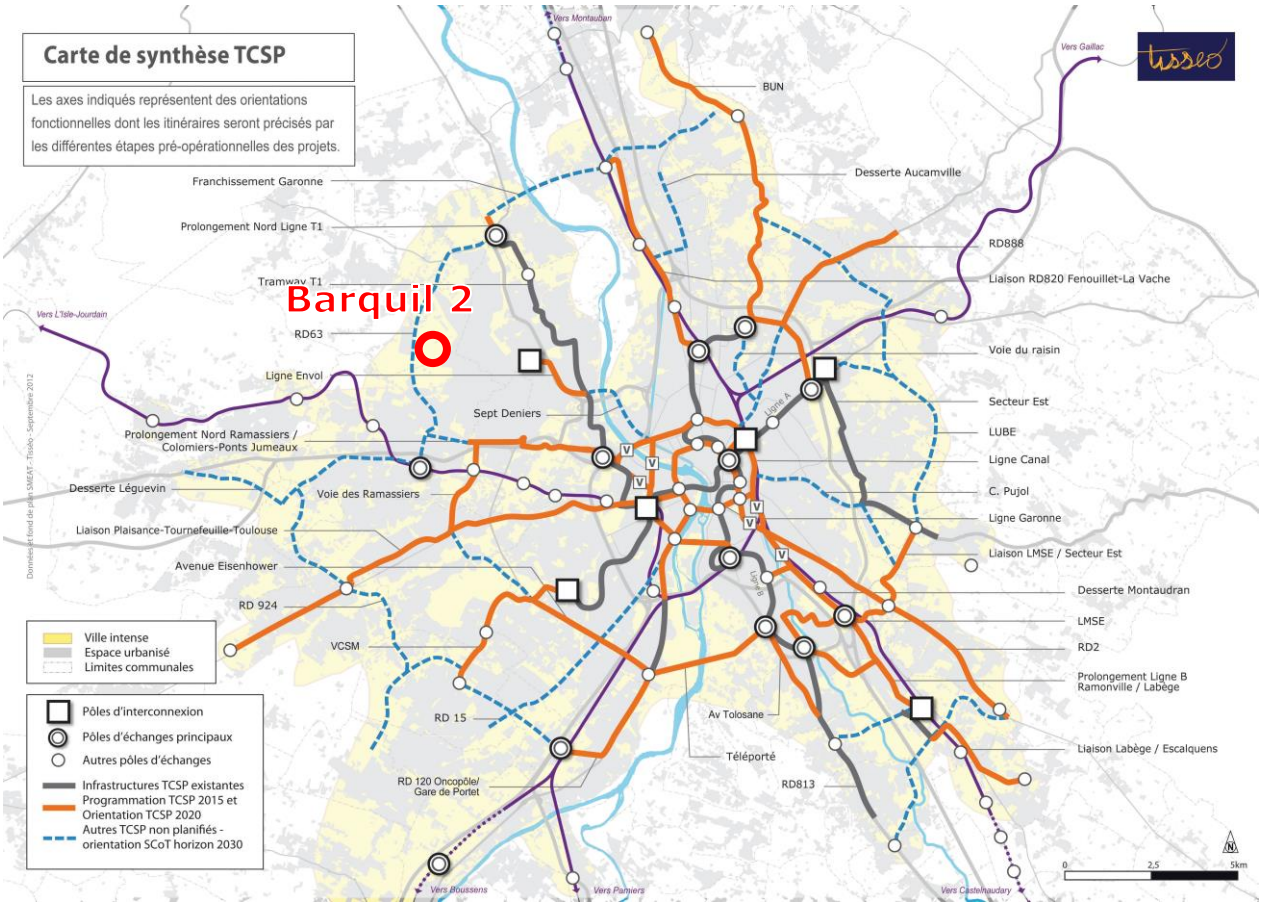
Les réseaux d'assainissement collectif (eaux usées et pluvial) sont présents à proximité sur la ZAC de Garoussal sur la Commune de Colomiers.

Présence des réseaux sur le secteur :
Eaux usées : Canalisation Ø 300 qui longe la route de Colomiers (installée en 2013). Cette canalisation ne semble pas être sous chaussée mais en plein champ côté Est de la route.
Eaux pluviales : Pas de réseau, présence de fossés bord de route le long de la route de Colomiers.
Eau potable (AEP) : Canalisation Ø 100 qui traverse la zone d'Est en Ouest, canalisation en Ø 300 sous la route de Colomiers.
Défense incendie (DECI) : 1 PI sur le chemin du Caillou Gris, 1 PI route de Colomiers, côté Ouest de la voie.



Réseaux d'assainissement et eau potable

➢ Les projets de transports en commun en site propre (TCSP)



Extrait Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine Révision approuvée le 17 octobre 2012

La Commune de Cornebarrieu est actuellement desservie par la ligne 17 (Mondonville, Cornebarrieu, Blagnac), la ligne 71 au Nord de la commune et les deux Transport à la Demande (TAD) n°118 (Colomiers, Gare SNCF) et n°120 (Aéroconstellation) qui prévoient des arrêts à proximité du site de Barquil.

Dans le projet de PDU approuvé le 17 octobre 2012, figure un projet de TCSP :

À l'horizon 2030, le TCSP RD63 entre la gare de Colomiers et la station-terminus « Aéroconstellation » du tramway T1 de Beauzelle. Il traversera les communes de Colomiers, Cornebarrieu et Beauzelle.

Afin de préserver l'emprise nécessaire au futur TCSP, un emplacement réservé sera inscrit dans le PLU.

La création du TCSP n'est pas nécessaire pour la réalisation du site logistique. En attendant la programmation et la réalisation de ce transport collectif, Airbus s'est engagé à mettre en place un Plan Déplacement Entreprise.

3. Le projet de pôle logistique à vocation aéronautique

La genèse du projet

Le pôle logistique actuel (AIRLOG 1) situé sur Cornebarrieu, créé pour répondre à la croissance d'activité des nouveaux programmes d'AIRBUS que sont l'A350 et l'A320 Néo, est actuellement saturé et ne peut accueillir l'activité logistique liée à l'augmentation des cadences de productions de l'A330, l'A380, l'A350 et l'arrivée de nouvelles activités telles que l'aménagement cabine de l'A320.

Ces éléments ont donc conduit la société Airbus à revoir le dispositif logistique d'approvisionnement de toutes les chaînes d'assemblage et à envisager la création d'un nouveau pôle logistique.

L'activité logistique est essentielle au bon fonctionnement des chaînes de montage des usines d'assemblage existantes et en cours de réalisation. Elle participe à l'ensemble des besoins de développement d'Airbus et donc au développement du pôle aéronautique du Nord-Ouest de la métropole toulousaine.

Le périmètre du projet de pôle logistique



Périmètre et localisation du pôle logistique

La superficie totale du foncier mobilisé est d'environ 34 hectares. Cette superficie a été déterminée en fonction du besoin exprimé du nouveau pôle logistique. La zone est délimitée à l'Ouest par la RD 63, au Sud par le pôle logistique de Barquil 1 (Airlog1), au Nord par un espace boisé classé et à l'Est par un cheminement privé. Le site est traversé par le réseau de gaz TIGF.

Un projet d'intérêt général

- En maintenant la compétitivité de l'activité aéronautique européenne.
- En renforçant l'attractivité du territoire métropolitain.
- En pérennisant et développant les emplois sur le secteur dans la poursuite de Barquil 1 réalisé en 2012 / 2013.
- Un objectif de développement urbain durable : conformément aux objectifs du Plan de Déplacements Urbain (PDU) et aux orientations du projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le long d'un futur axe de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) afin de limiter la circulation et en recherchant une intégration paysagère.

Le contenu du projet de pôle logistique

L'entreprise Airbus, constructeur aéronautique historique sur l'agglomération toulousaine, dans le cadre du développement de son activité et pour répondre aux besoins croissants du marché, Airbus en France souhaite répondre aux besoins de ses chaines d'assemblage des sites de Colomiers, Toulouse et Blagnac en assurant la capacité logistique nécessaire au maintien de l'activité et de ses emplois. Il est prévu pour 2016 et les années à venir d'intégrer l'aménagement cabine des A320, réalisé aujourd'hui à Hambourg, et de poursuivre la montée rapide en cadence de l'A350.

Le projet a pour objet la construction d'un ou plusieurs bâtiments logistiques dédiés au stockage et à la préparation des éléments cabine avant assemblage et d'autres pièces consommables nécessaires à l'assemblage.

Le développement de ce projet a été voulu sur la commune de Cornebarrieu, zone de Barquil a fait l'objet d'une première phase d'aménagement avec la création du pôle logistique sur Barquil 1 (appelée AIRLOG 1 par Airbus) et de sa desserte privée.

Pour mettre en place ce projet, l'entreprise aéronautique souhaite exploiter le restant de ses parcelles classées en A, zone agricole au PLU, correspondant à une surface de 34 hectares située en continuité de Barquil 1.

Deux phases principales de mise en exploitation des 34 hectares de terrain sont souhaitées, une première phase en partie Ouest des terrains pour une mise en exploitation (Bâtiment construit et prêt à opérer) à partir de 2018 portant sur 22 hectares (zone 3AUb ouverte à l'urbanisation au PLU), puis les 12 hectares restants feront l'objet d'une seconde phase prévue pour une exploitation à partir de 2020 (zone 6AUb fermée à l'urbanisation au PLU).

Ces deux phases font l'objet d'une même déclaration de projet afin de prendre en compte un aménagement global de la zone et répondre aux enjeux environnementaux sur l'ensemble de la future zone logistique. Cependant, les parcelles d'assise de l'unité foncière objet de la déclaration de projet sont à ce jour classées en zone agricole par le plan local d'urbanisme de la ville de Cornebarrieu.

Le projet de Barquil 2 (appelé aussi AIRLOG 2) prend en compte l'ensemble des retours d'expériences liés à la création, réalisation et mise en exploitation d'AIRLOG 1.

Le retour d'expérience positif du bâtiment AIRLOG I, permet d'envisager la possibilité d'étendre la zone logistique à la création d'un point global d'entrée logistique pour Airbus sur la zone Barquil.

La géographie du site, propice au maintien de l'activité Airbus, permet également d'étudier une intégration des bâtiments dans l'environnement proche. Les premières études menées pour Barquil 1, sont soutenues par de nouvelles études pour assurer une unité architecturale de la zone, tout en intégrant le respect de l'environnement dans lequel le projet s'inscrit.

Au niveau effectif, le projet Barquil 2 concentrera environ 280 salariés au total dont 185 personnes en simultané (travail en 3x8h sur certains postes).

Ce projet répond à la volonté d'Airbus de centraliser la logistique, d'avoir un seul point d'entrée des pièces fabriquées dans le monde entier, de les stocker dans de bonnes conditions, de préparer les livrables au plus près des sites d'assemblage. Cette proximité des FAL (Final Assembly Line) permettra la réactivité nécessaire à ce type d'activité, le dernier assemblage de l'avion avant sa livraison au client.

Aujourd'hui certaines pièces sont stockées à Montauban, Eurocentre et Portet-sur-Garonne. L'unicité du point de stockage s'impose désormais pour sécuriser le développement d'Airbus à Toulouse.

De plus, un point d'entrée unique de logistique permet pour Airbus Toulouse de mutualiser des moyens de transport et favorisera la création de routes logistiques avec ses fournisseurs majeurs limitant ainsi l'impact environnemental.

Sur les 34 hectares du foncier global, environ 6 hectares seront consacrés aux constructions et infrastructures et dans lesquelles, dans un premier temps seront présents :

- environ 285 salariés,
- les locaux de stockage (entrepôt Nord) représentent 36 000 m² de stockage Airbus,
- la réalisation de quais de déchargement et de chargement,
- le parking possédera une capacité de 250 places de stationnement en aérien en Phase 1 du projet Barquil 2 et qui sera portée à 400 places au terme de la Phase 2, conformément aux dispositions réglementaires du PLU.

Ce projet de pôle logistique devra préserver des possibilités d'extension des constructions afin de pouvoir répondre aux futurs besoins nécessaires à sa gestion et à son fonctionnement.

L'intégration paysagère pour une entrée de ville forte et de caractère

➢ L'intégration paysagère à l'échelle du grand paysage

Le site global de Barquil est situé en surplomb de l'aéroport et de la vallée de l'Aussonnelle. L'aéroport est implanté à une altitude de 150 NGF et la vallée de l'Aussonnelle à 146 NGF, alors que le site de Barquil est à 174 NGF. Ces deux pentes sont largement boisées. La RD 63 constitue la ligne de crêtes, d'où quelques fenêtres s'ouvrent sur le grand paysage.

Le site d'implantation du projet est une terre cultivée de plateau. Les surfaces importantes consacrées aux cultures créent un paysage linéaire ponctué par des haies composées de sujets de petits développements ponctués par quelques grands arbres. Le terrain est en faible pente. La RD 63 traverse un paysage linéaire agricole.

Ce plateau actuellement agricole est encore marqué par la présence de la Ferme de Barquil au Nord et du château de Garoussal au Sud, inscrit dans des écrins boisés.

La parcelle objet de la présente déclaration de projet, n'abrite ni ZNIEFF de type 1 ou de type 2, ni zone Natura 2000 (voir chapitre suivant sur les nuisances et contraintes).

Sur les 34 hectares, 3,4 hectares sont inclus et répertoriés en Espace Boisé Classé (EBC) : un Espace Boisé Classé au Nord de près 2,7 hectares sur la propriété AIRBUS et qui restera sauvegardé et un Espace boisé classé au Sud qui représente 0,7 hectares.

Pour la bonne réalisation de son projet AIRBUS souhaite déclasser 0,3 ha de cet Espace Boisé Classé afin de permettre le passage de la canalisation de gaz qui doit être dévoyée dans le cadre du projet (AIRLOG 2 bâtiment Sud-Ouest) et d'assurer l'accès au nouveau pôle logistique. Cet espace boisé classé sera tout de même recrée en partie Nord-Est de la propriété (en continuité de celui déjà existant) sur une surface de 4000 m² pour porter la surface d'EBC de 3,5 hectares.

Le diagnostic faune-flore réalisé sur la parcelle en 2012/2013 et mis à jour suite à une visite le 03 décembre 2015 est consultable en annexe.

Cette visite a permis de constater que les habitats observés en 2013 n'avaient pas évolué dans la zone d'étude, hormis sur le secteur du nouveau bâtiment. La haie Est dont l'intérêt écologique avait été souligné a bien été préservée. A noter qu'à l'extérieur de la zone d'étude, quelques terres cultivées ont été laissées à l'abandon et ont évolué vers la friche.

En terme de sensibilité, et en attendant les prochaines investigations, printanière et estivale, rappelons que les terres cultivées apparaissent peu sensibles, même si elles peuvent être fréquentées par des oiseaux pour certains protégés (en halte migratoire, en hivernage ou en nourrissage).

Seul le réseau de fossé/cours d'eau est à prendre en compte (vis-à-vis de la protection des eaux de surface), et surtout le bois classé, pour sa richesse biologique. Par ailleurs, le projet immobilier envisagé étant soumis à autorisation au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement et au titre de la loi sur l'eau, une étude d'impact, ainsi qu'une étude de dangers seront établies conformément au code de l'environnement.

Néanmoins, AIRBUS a réalisé une Evaluation Environnementale (dossier joint en annexe), et traite particulièrement des thématiques suivantes :

- Etat initial de l'environnement (Biodiversité, Zones humides, Espaces agricoles, trafic)
- Caractéristiques et gestion des impacts des aménagements sur l'environnement
- Gestion de l'évolution du trafic routier dans la zone
- Mesures compensatoires prévues pour éviter, réduire et compenser les atteintes à l'environnement

➢ **Vues extérieures au site**



Le site de Barquil 2 vu depuis la RD 63 en venant de Cornebarrieu vers Colomiers.

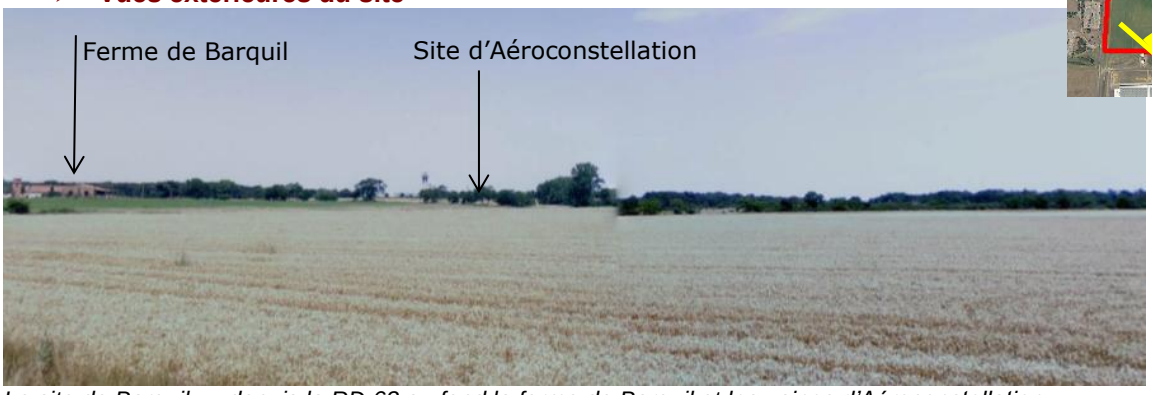




Le site de Barquil 2 vu depuis la RD 63 en arrivant de Colomiers vers Cornebarrieu



➢ **Vues extérieures du site**



Le site de Barquil vu depuis la RD 63 au fond la ferme de Barquil et les usines d'Aéroconstellation























➢ L'intégration paysagère à l'échelle du projet

Dans la poursuite de Barquil 1, l'identité du pôle logistique de Barquil 2 doit notamment s'affirmer par l'architecture des constructions et le traitement des espaces végétalisés. Il faut, à la fois donner un signal fort tout en s'intégrant dans ce site à la vue dégagée.

- **les constructions sont réparties en plusieurs bâtiments, associés à un espace de stationnement**

Le bâtiment AIRLOG 2 au Nord (Phase Ouest) de la propriété, possèdera une façade d'environ 280 mètres de long sur une hauteur de 15 à 20 mètres suivant la topographie du terrain. Le second bâtiment est de forme carré d'environ 150 mètres de côté.

Dans ce contexte, l'implantation, la composition et le traitement des constructions devront se faire avec soin. Les bâtiments seront implantés Nord/Sud sur la limite de crête. Le linéaire de façade comportera des ruptures ou changements de matériaux afin de minimiser leur impact. La hauteur des bâtiments sera atténuée par des plantations d'arbres de hautes tiges.

- **Les espaces végétalisés**

Le périmètre de l'opération sera planté d'un alignement d'arbres de hautes tiges sur les façades Ouest et Sud. Le projet de Barquil 2 devra veiller à conserver un cône de vision sur le pigeonnier de la ferme de Barquil. Les plantations seront abondantes pour construire un élément végétal fort. Il permettra d'atténuer l'impact visuel des bâtiments depuis la RD 63.

Les stationnements seront organisés en poches de façon à minimiser l'impact visuel. Ils seront arborés et bénéficieront d'un revêtement perméable. Les deux poches de stationnements seront entrecoupées d'un espace végétalisé plus massif de type « bois », et ainsi constituer une zone tampon à l'entrée du site. Il permettra également d'atténuer l'impact de la façade de bâti. Toutes les plantations utilisées devront de préférence utiliser des essences autochtones pour une meilleure intégration à l'environnement boisé existant.

Mais pour éviter une impression de fermeture il est nécessaire de garder des porosités et d'instaurer des perspectives visuelles, entre autre vers la ferme de Barquil.

Afin de permettre la réalisation de ce projet, pour permettre les accès au site de Barquil 2 et la réalisation du nouveau tracé de la canalisation gaz de TIGF, un Espace Boisé Classé (EBC) est réduit dans la partie Sud du site. Cet EBC, aujourd'hui d'une surface d'environ 7 320 m², reprenant une allée boisée partiellement plantée, est déclassé sur une partie de son périmètre pour environ 3 350 m². Pour compenser la perte de cette surface, il est proposé dans cette procédure d'augmenter un EBC existant au Nord de Barquil 2 pour une surface d'environ 4 000 m². Cette surface est aussi justifiée afin de protéger la construction riveraine sur ce secteur.



Extrait du PLU opposable



PLU après Déclaration de projet et MEC 1

L’impact sur l’activité agricole

La filiale foncière d’Airbus a fait l’acquisition en décembre 2008 de terrains d’une superficie totale de 47 ha au lieu-dit Barquil dont font partie les tènements fonciers de Barquil 1 (13 ha) et Barquil 2 (34 ha). Lors de cette acquisition, un agriculteur exploitait les terrains par le biais d’une convention de mise à disposition SAFER. Il s’agit d’une convention précaire et la SAFER a été informée de la destination industrielle des terrains. La mutation du territoire vers l’activité industrielle était donc engagée.

L’activité agricole reste très présente sur le territoire communal de Cornebarrieu (1 871 ha et 5 000 habitants) puisqu’il existe encore plus de 460 ha de terres classées en zone agricole.

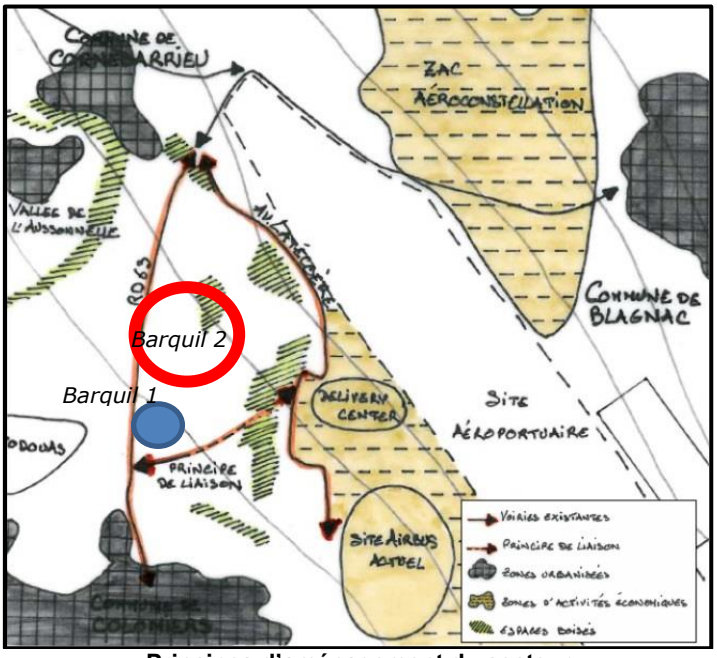
La desserte et les accès

La desserte et l’accès public au pôle logistique (Barquil 1 et 2) s’opèrent par la RD 63. L’accès au site se fera par la voie créée lors de la réalisation du bâtiment logistique sur Barquil 1 (AIRLOG 1) reliée à la RD 63 par un giratoire réalisé en 2013.

Dans le cadre de Barquil 1, un barreau routier privé liant Barquil et le site d'Airbus a permis de relier directement la zone logistique aux usines d’assemblage des sites d’Airbus à Toulouse, Colomiers et Blagnac. Les navettes logistiques vers les FAL (Ligne d'Assemblage Final) utiliseront également ce barreau de liaison privé. Cette voie pourra servir de maillage Est / Ouest sur ce secteur de l’agglomération et être aménagée afin d’être aussi utilisée par un maillage piétons/cycles. Des cheminements piétons seront aménagés sur cette voie.

Le nombre de passage de véhicules destinés au transport logistique (Poids Lourd et Navette logistique) sur notre projet est estimé à 300u/jour. Ce nombre de véhicule couvre les livraisons « externes» du site Barquil et les livraisons « internes» vers les FAL (Ligne d'Assemblage Final).

Le projet s’appuie sur les infrastructures publiques et privées existantes. Ainsi, l'accès à la nouvelle plateforme logistique sera mutualisé avec le site de Barquil 1, l'accès par le poste de garde au Sud du site aiguillera donc l'ensemble des flux camions sur la zone. Le projet sécurisera donc sur le long terme la logistique amont, nécessaire au développement économique d'Airbus à Toulouse.



Principes d’aménagement du secteur

Le profil de ces voies a été anticipé lors sa réalisation pour permettre la mise en place de liaisons évolutives et avoir des caractéristiques capables, d’intégrer tous les modes de déplacement. Le projet de pôle logistique s’insère dans un véritable maillage de déplacements, tous modes confondus.

Le stationnement

Sur le foncier non bâti, les parkings paysagés auront une capacité d'environ 250 places de stationnement en aérien en Phase 1 du projet Barquil 2 et qui sera portée à 400 places au terme de la Phase 2, conformément aux dispositions réglementaires du PLU.

Les aires de stationnements en aérien seront paysagés et circulables en sécurité pour les piétons.

Des haies végétales, hautes et massives, viendront compléter cet espace de recul.

Ces dispositions seront reprises dans les orientations d'aménagement jointes au présent document.

Contraintes, risques et nuisances environnementales

Plusieurs contraintes, risques et nuisances impactent le site d'implantation du projet de pôle logistique.

- Au niveau des servitudes d'utilité publique, 4 d'entre elles se superposent à la zone :

  - **La servitude PM1,** résultant de plan de prévention des risques naturels prévisibles dont les générateurs sont les mouvements différentiels de terrain consécutifs au retrait-gonflement des sols argileux. Risque autrement appelé « sècheresse » et qui concerne l'ensemble du site.

  - **la servitude PT2,** relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'état dont les générateurs sont 2 faisceaux hertziens et une liaison troposphérique.

  - **la servitude T5,** de dégagement des aérodromes et dont le générateur est l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Elle concerne l'ensemble du site.

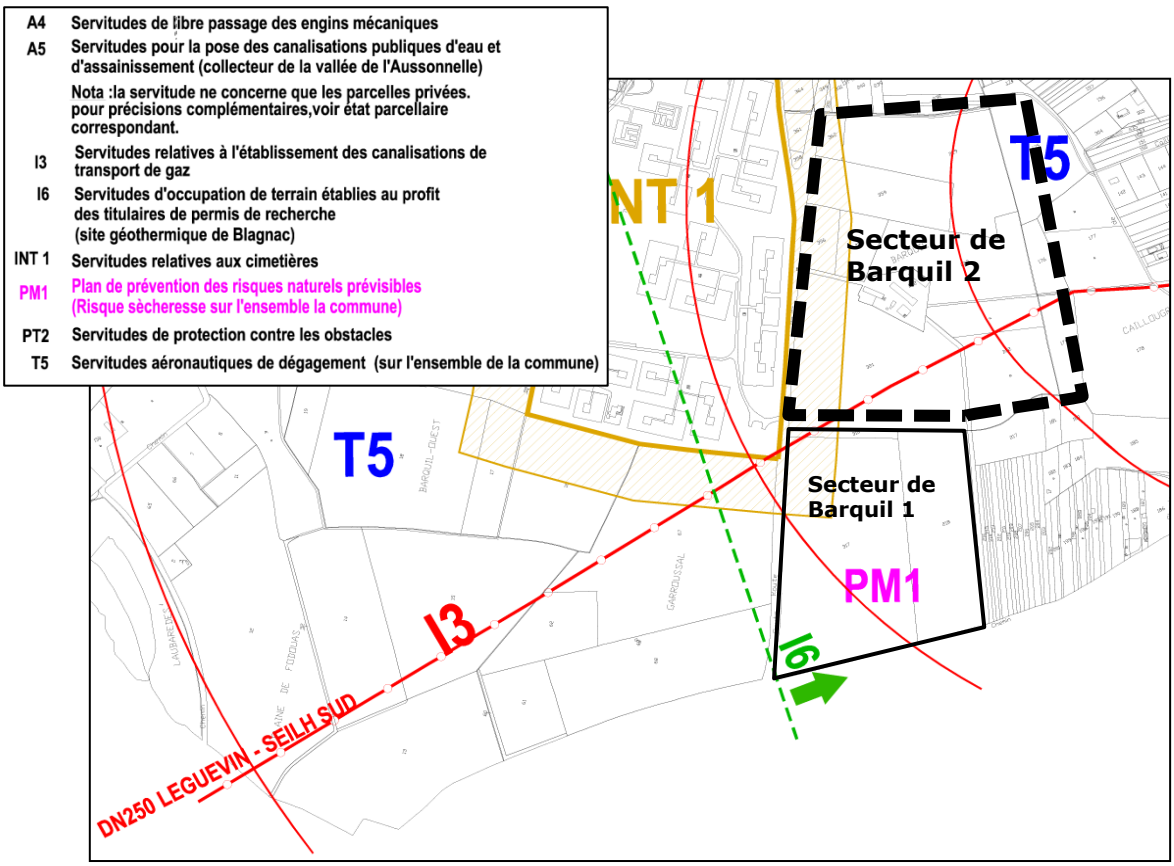
  - **la servitude INT1,** liée à la présence du cimetière suburbain.

  - **la servitude I6,** résultant du site géothermique de Blagnac.

  - **la servitude I3,** résultant de l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz lié à la canalisation DN250 Leguevin-Cornebarrieu.

- La RD 63 est classée voie bruyante par l'arrêté préfectoral du 26 juillet 2000. Dans une bande de 100 m de l'axe de la RD 63, les constructions doivent se soumettre aux exigences d'isolement acoustique de cet arrêté.

De plus Le Plan d'Exposition aux Bruits de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, approuvé le 21 août 2007, impacte la commune de Cornebarrieu et le site de Barquil. La courbe D du PEB passe sur le site, cela n'entraîne aucune contrainte spécifique.



Extrait du Plan des Servitudes d'Utilité Publique – Direction Départementale des Territoires - janvier 2011

Le projet et son impact sur l'environnement

Incidences sur le milieu physique

Sur le climat et la qualité de l'air

Le principal impact proviendra des rejets de gaz d'échappement liés au trafic routier supplémentaire engendré par l'exploitation du site. Cependant le projet ayant pour objectif de regrouper à proximité directe des usines d'assemblage, des pièces aujourd'hui stockées sur d'autres communes, il va dans le sens d'une diminution des déplacements de poids lourds liés à l'activité logistique d'AIRBUS et donc à diminuer les dégagements de gaz d'échappement.

L'impact sera donc quasiment nul, voir positif.

Sur les sols et les ressources en eaux souterraines

Les risques de pollution des sols ou de la nappe d'eau souterraine ne seront effectifs que durant la phase de chantier pendant laquelle des mesures d'évitement de ce type de risques seront prises (cf. *Etude d'impact Alphare-Fasis*).

L'impact sera très faible.

Incidences sur les espaces agricoles

L'impact direct du projet sera la perte de 34 hectares de polyculture exploités en céréales et oléagineux. Cette perte représente 30 % de la surface agricole de l'exploitant, réduisant celle-ci à 70 hectares. Cependant, l'exploitant, preneur à bail précaire, a anticipé cette perte par l'acquisition de nouvelles parcelles dans le département voisin, en zone rurale et éloignées d'environ 25 kilomètres du siège de l'exploitation.

A l'échelle de la commune, cet impact représente une perte de 4 % des surfaces agricoles présentes sur le territoire de Cornebarrieu.

Incidences sur la ressource en eau

Les phases Est et Ouest du chantier s'accompagneront d'une forte imperméabilisation des sols qui ne pourra être évitée et devra être compensée par la création de bassins de régulation de rejet des eaux pluviales dans le milieu récepteur (cf. *Etude d'impact Alphare-Fasis*).
De plus, les eaux pluviales de voirie seront traitées dans des séparateurs d'hydrocarbures ou équivalents avant rejet vers ces bassins. Les eaux usées domestiques, elles, seront rejetées vers le réseau communal de collecte afin d'être traitées en station d'épuration.

L'impact sur la ressource eau sera faible.

Incidences sur les milieux naturels

Sur les écosystèmes aquatiques

Il n'existe aucun écosystème aquatique sur le site. Cependant, la présence en aval à environ 1 kilomètre du secteur de projet de la ZNIEFF de type 1 « *Cours de l'Aussonnelle et ses rives* » nécessite de prendre en compte la protection des eaux superficielles notamment par la gestion des eaux pluviales (cf. Incidences sur la ressource en eau).

L'impact sur les écosystèmes aquatiques sera faible.

Sur les écosystèmes terrestres

Le projet se traduira par la perte de 34 hectares n'ayant toutefois qu'une faible valeur patrimoniale :

- Culture intensive : 30,65 ha

- Friche arbustive (notamment des ronciers recouvrant le cours d'eau) : 0,10 ha
- Boisement (essentiellement dominé par le Peuplier) : 0,10 ha
- Chemin et haie de Sophora : 0,10 ha
- Végétation hygrophile (fond du cours d'eau et, sur deux linéaires, sur ses bords) : 0,05 ha

Dans l'ensemble, ces habitats abritent une faune commune. Quelques espèces viennent s'y nourrir, hiverner ou encore effectuer une halte migratoire. La réalisation du projet se traduira par la perte des différents biotopes précédemment évoqués et plus particulièrement par la perte de sites d'abris, de nidification et de nourrissage. Toutefois, une superficie encore importante de milieux similaires reste disponible à proximité de la zone.
On relève dans la chênaie Nord-Est, qui fait l'objet d'un EBC, la nidification du Milan noir, rapace assez commun, mais inscrit à l'annexe 1 de la directive « Oiseaux ». Cet habitat restera protégé dans le cadre du projet. De plus, le défrichement prévu en phase de chantier sera effectué en dehors de la période de nidification (mars- août), afin d'éviter la destruction de couvées.
En phase Ouest du secteur de projet, une haie constituée de 7 arbres (Sophora du Japon), classée en EBC sera impactée. Des peupliers identifiés au Sud pourraient aussi être impactés.

L'impact sur la biodiversité terrestre sera faible à moyen.

Sur les zones humides

2,37 hectares de zones humides ont été identifiés sur le secteur de projet. Il est très probable que l'aménagement et notamment l'artificialisation des sols impactera fortement la zone humide.

L'impact sur les zones humides sera fort. Toutefois, la superficie impactée sera compensée suivant les éléments indiqués dans le SDAGE Adour-Garonne. Des mesures de compensation seront mises en place, notamment par la création de zones humides associées.

Sur la trame verte et bleue

D'un point de vue fonctionnel, l'emprise du projet, couverte essentiellement par des cultures intensives, n'assure pas de fonction écologique particulière. Le boisement Nord-Est, qui fait partie d'un massif morcelé, mais encore assez vaste, en limite orientale de la moyenne terrasse de la Garonne, fera l'objet d'une protection totale. Le cours d'eau traversant la parcelle suivant un axe Sud-Nord constitue un corridor écologique limité d'importance locale.

La phase Ouest ne prévoit pas d'aménagement majeur si ce n'est qu'un enjambement pour relié la parcelle à AIRLOG1.

Les impacts sur la trame bleue et verte seront limités.

Lors de la phase Est, dans le cas où le cours d'eau devrait être dévoyé, **l'impact potentiel serait important en cas de coupure du corridor écologique que constitue le cours d'eau**. La mesure de réduction d'impact consistera à rétablir une continuité écologique en aménageant de manière adaptée le nouveau tracé. Cet aménagement pourra en outre fournir l'occasion d'améliorer la connectivité entre le boisement Nord-Est et le boisement Sud-Est.

Incidences sur les paysages

Le projet prévoit des bâtiments d'une hauteur de 15 à 20 mètres.

L'impact paysager sur la ferme de Barquil et la RD 63 sera atténué par des merlons paysagers composés d'arbre de hautes tiges. Ces merlons seront réalisés progressivement autour de la ferme, au fur et à mesure de l'avancement du projet (phase Ouest), afin de garantir une barrière végétale entre les bâtiments logistiques et les riverains.

Impact au regard des sites NATURA 2000

La commune de Cornebarrieu est relativement éloignée des sites Natura 2000.

Elle ne possède pas de site Natura 2000 sur son territoire, néanmoins, deux sites se trouvent à proximité de la commune. Il s'agit de :

- **la Zone Spéciale de Conservation - ZSC n° FR 7301822 « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste »** correspondant à l'aire de fréquentation historique du Saumon atlantique. Elle abrite plusieurs habitats naturels et espèces animales et végétales, aquatiques et terrestres, d'intérêt communautaire. Le périmètre du site correspond au lit mineur et aux berges des rivières Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste. Sur la Garonne, il inclut également des portions de lit majeur, principalement des convexités de méandres.
- **la Zone de Protection Spéciale - ZPS n° FR 7312014 « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac »** où les espèces concernées sont principalement des échassiers (Blongios nain, Bihoreau gris, Aigrette garzette, …) et des rapaces (Balbuzard pêcheur, Aigle botté, Milan noir, …) qui nichent à proximité du fleuve ou qui sont présents en migration.

Un projet de Déclaration de projet et Mise en compatibilité du PLU portant sur la création d'un pôle logistique nécessaire dans la croissance d'activité des nouveaux programmes d'Airbus

Le projet de Déclaration de projet et Mise en compatibilité du PLU de Cornebarrieu, doit permettre la création d'une zone 3AUb permettant les constructions à usage d'activités industrielles dans le cadre de l'implantation d'un nouveau pôle logistique à vocation aéronautique sur le secteur de Barquil.
Au plus proche, le secteur se situe :

- **à 5.1 km de la ZPS** n° FR 7312014 « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » ;
- **à 4.9 km de la ZSC** n° FR 7301822 « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste »

Le projet Déclaration de projet et Mise en compatibilité du PLU permettant l'insertion du projet de pôle logistique porte sur une surface de 22 ha (pour la création et l'ouverture de la zone 3AUb, 1ére phase du projet), dont environ 6 ha seront consacrés aux constructions et infrastructures. La 2ème phase de l'opération (classée en 6AUb) représente une surface de 12 hectares.
Le site d'implantation du projet est une terre cultivée de plateau. Les surfaces importantes consacrées aux cultures créent un paysage linéaire ponctué par des haies composées de sujets de petits développements, et par quelques grands arbres. Le terrain est en faible pente. La RD 63 traverse ce paysage linéaire agricole. On note la présence d'un Espace Boisé Classé (EBC), d'environ 3,1 hectares (2,7 existants + 0,4 ha crée) le long de la limite Est du projet et 0,4 hectare d'EBC conservé au Sud.

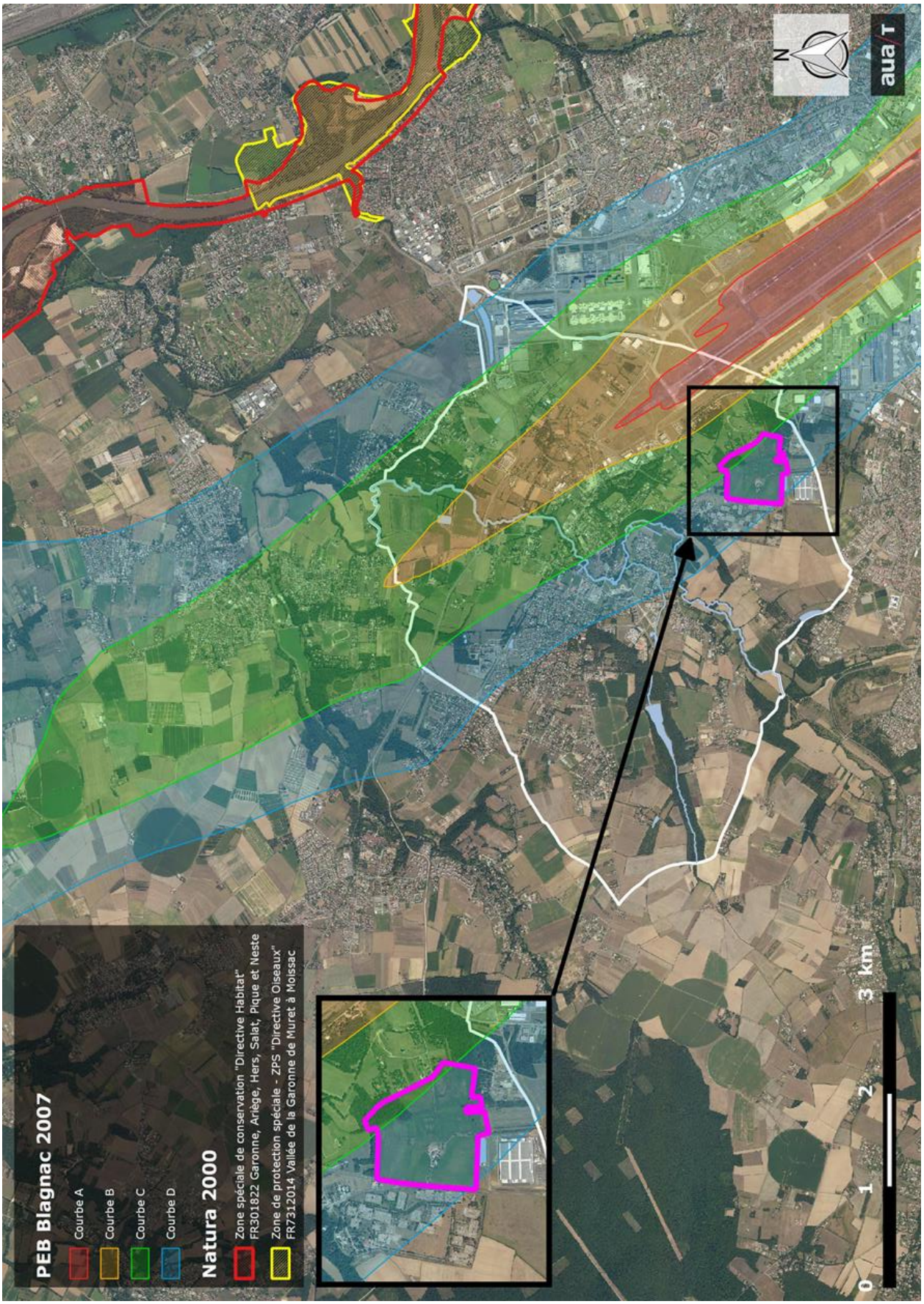
Un projet de Déclaration de projet et Mise en compatibilité qui ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation des sites Natura 2000

Compte tenu de :

- de la localisation relativement éloignée du projet par rapport aux sites Natura 2000 : environ 5 km.
- de la mise en place de dispositifs adaptés pour la gestion des eaux pluviales sur les aspects qualitatifs et quantitatifs

Le projet de cette Déclaration de projet sur la commune de Cornebarrieu (projet secteur de Barquil 2) n'aura manifestement pas d'impact sur les deux sites Natura 2000 recensés.

Ce projet ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation des sites et ne nécessite pas la réalisation d'une évaluation des incidences plus détaillée.



Localisation de la commune de Cornebarrieu et du secteur de projet de Barquil 2 porté par la Déclaration de projet par rapport aux sites Natura 2000 et le PEB 2007

Les grands principes d'aménagement et les objectifs urbains et paysagers

La superposition des différents principes énoncés dans la présente notice permet de poser les bases à des orientations générales d'aménagement de la zone de Barquil 2 classées en **3AUb** existant dans le PLU de Cornebarrieu et crée lors de la création de Barquil 1 en 2012. Ainsi la réussite de ce projet d'implantation d'un pôle logistique de l'agglomération toulousaine doit passer par :

TRAITEMENT PAYSAGER :

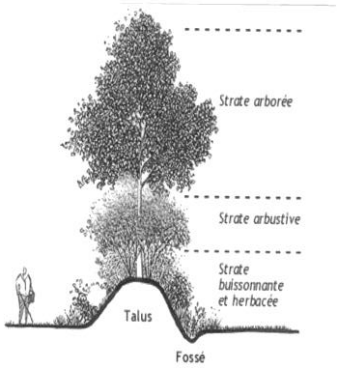
Une intégration paysagère par la création et le renforcement d'un ensemble paysagé le long de la RD 63 et de la nouvelle voie (pour aussi répondre aux attentes du SCoT sur le plan environnemental).

La construction des halls logistiques impliquant la construction de bâtiments ayant une forte emprise au sol, l'intégration paysagère sera assurée par un renforcement significatif des bois et la reconstitution des haies existantes telles que mentionnées dans l'OAP graphique. La création de haies et d'arbres se fera à partir d'essences locales.

Des haies structurantes plantées de sujets de haute tige viendront créer un paysage afin d'intégrer les halls logistiques et recréer des alignements et un paysage sur le modèle des grandes haies présentes sur le secteur.

Gestion de la mitoyenneté : Si des talus sont envisagés pour traiter l'intégration des constructions aux bâtiments environnants ; ils seront de faible hauteur afin de permettre à une végétation de se développer.

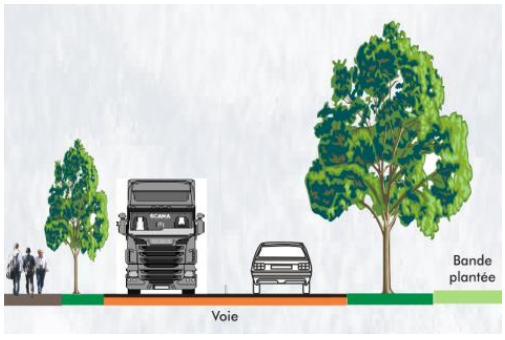
Des haies à plusieurs strates telles que figurant dans la coupe ci-jointe sont à privilégier afin de garantir le traitement paysager atténuant les co-visibilités et garantissant le développement d'un biotope plus diversifié. Les talus sont proscrits en alignement le long de la RD 63e.



TRAITEMENT DES VOIRIES :

Un traitement qualitatif des voiries intégrées dans des aires de stationnement ou des espaces verts paysagés et plantés pour renforcer le caractère naturel des circulations et des stationnements.

Les voiries liées à la fonction logistique et aux circulations poids lourds obéissent à des contraintes techniques fortes. Là où les voies principales de desserte VP seront traitées dans le volet paysager du plan d'aménagement. Elles seront le support de plantations d'arbres d'alignements, de haies. Le traitement de la voie sera le plus simple afin de limiter une imperméabilisation supplémentaire générée par la construction des halls logistiques.



TRAITEMENT ARCHITECTURAL :

La composition architecturale de grande qualité des bâtiments à venir qui a pour objectif de créer une entrée de ville dans Cornebarrieu, et éviter une succession peu qualitative de bâtiments industriels. (travail sur les façades, matériaux, couleur…)

L'identité du pôle logistique doit s'affirmer notamment par l'architecture des constructions et leur implantation. Il faut à la fois donner un signal fort tout en s'intégrant dans le site à la vue dégagée. Les constructions réparties en plusieurs bâtiments auront des traitements différents. Les façades sur la RD seront valorisées par leur traitement architectural, les quais seront valorisés. Les implantations des bâtiments ne suivront pas un principe d'alignement systématique dans le prolongement du bâtiment existant, ils seront variés. Les quais de déchargement valorisés. Les éclairages naturels recherchés.



Intégration paysagère



Vitrage réfléchissant



Traitement des quais de déchargement



Rythme de façade

- **Des espaces végétalisés à qualifier**

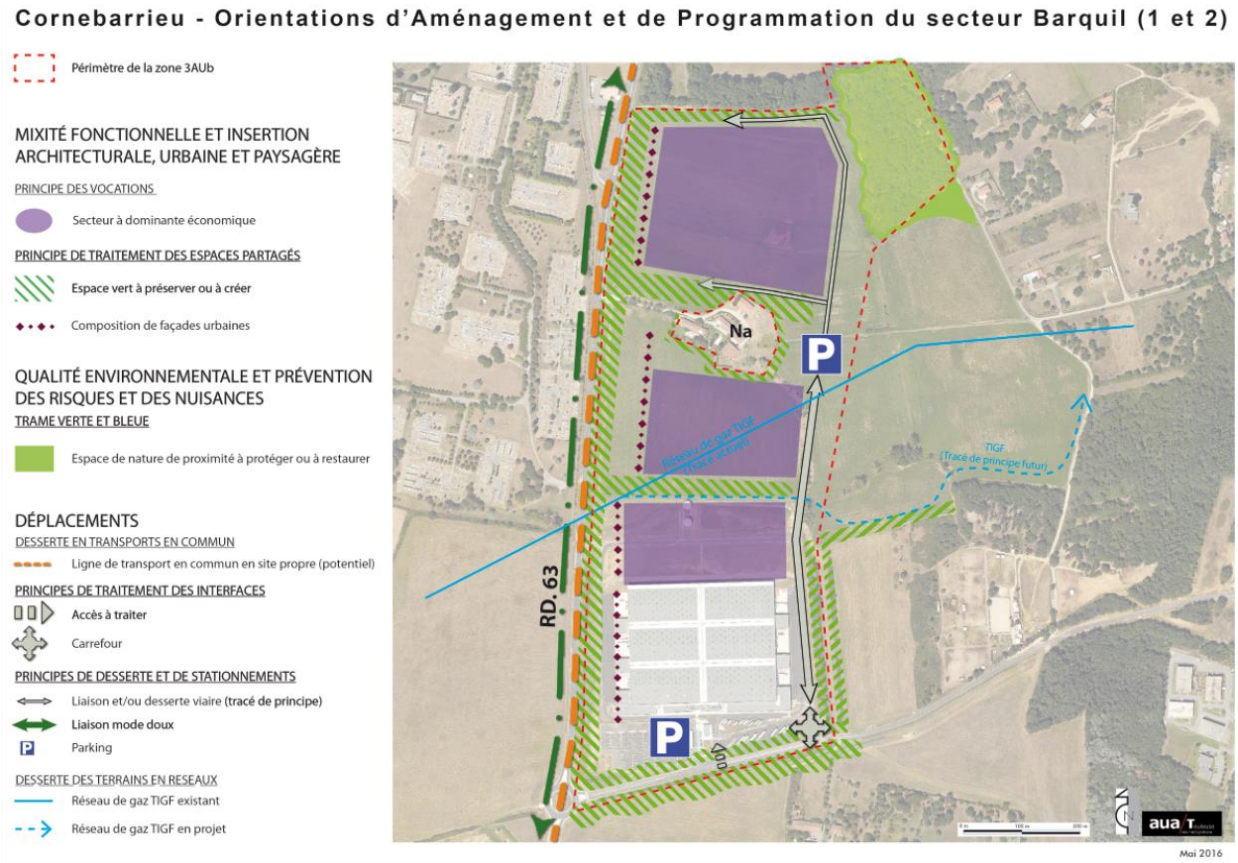
Le périmètre de l'opération sera planté d'un alignement d'arbres de hautes tiges sur les façades Ouest et Sud. La haie existante sur la façade Est sera en partie conservée. Le long de la RD 63 devra être conservé un cône de vision sur la ferme de Barquil. Les plantations sur cette limite seront importantes pour construire un élément végétal structurant. Il permettra d'atténuer l'impact visuel des bâtiments depuis la RD 63.

Les stationnements seront organisés en poches de façon à minimiser l'impact visuel. Ils seront arborés et bénéficieront d'un revêtement perméable.

- **Des constructions et aires de stationnement à intégrer dans un paysage**

L'identité du pôle logistique doit notamment s'affirmer par l'architecture des constructions et le traitement des espaces végétalisés. Il faut, à la fois donner un signal fort tout en s'intégrant dans ce site à la vue dégagée par des constructions réparties en plusieurs bâtiments, intégrés à un espace de stationnement à forte qualité paysagère, notamment si celui-ci est implanté le long de la RD 63. Il sera préconisé des parkings en léger contrebas par rapport à la RD 63 pour atténuer leur vision.

Principes affichés dans l'Orientation d'aménagement et de Programmation



PARTIE 3
MISE EN COMPATIBILITÉ

1. Rappel de la procédure

La mise en compatibilité du PLU de Toulouse métropole - Commune de Cornebarrieu porte sur la prise en compte d'un projet pour la réalisation d'un pôle logistique à vocation aéronautique sur le site de Barquil.

Le projet fait l'objet d'une procédure de déclaration de projet afin de faire reconnaître son intérêt général et la nécessité, pour la collectivité, de mettre en compatibilité les dispositions du PLU qui ne permettent pas actuellement sa mise en œuvre conformément aux dispositions des articles L.123-14 et suivants du Code de l'Urbanisme.

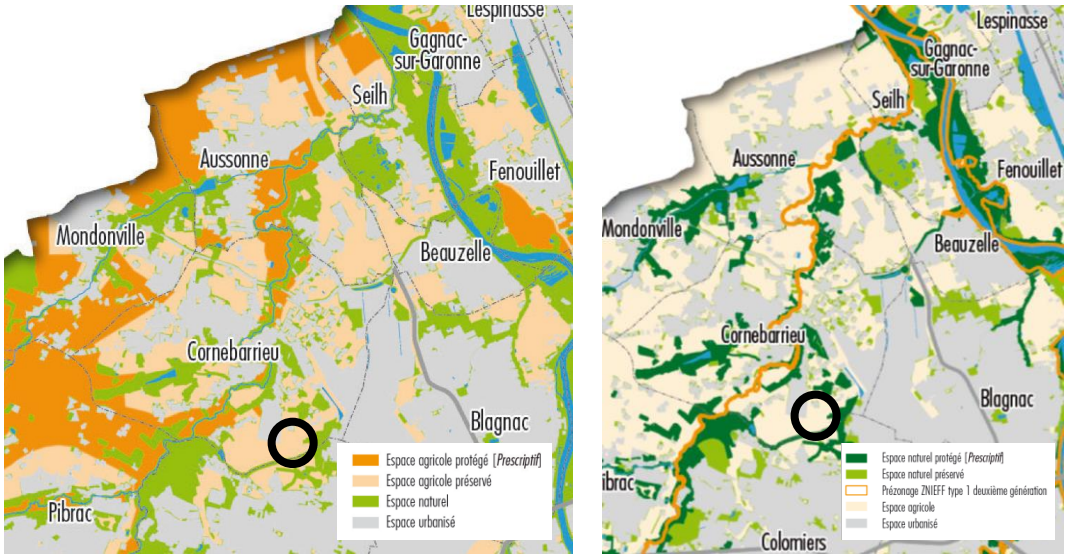
Il convient d'examiner les dispositions actuelles du PLU qui empêchent la réalisation du pôle logistique et de proposer des modifications qui permettront sa mise en œuvre tout en respectant l'équilibre général du PADD, la cohérence interne des documents d'urbanisme et leur compatibilité avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Outre la présente notice, les pièces modifiées du PLU, le PADD, les documents écrit et graphique du règlement et Étude d'impact et Étude environnementale) seront annexés au dossier soumis à enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique conjointe à la déclaration de projet et à la mise en compatibilité du PLU, une délibération pour avis du Conseil Municipal de Cornebarrieu prononcera l'intérêt général du pôle logistique à vocation aéronautique sur le site de Barquil et sera suivie par une délibération du Conseil de la Métropole qui approuvera la mise en compatibilité des dispositions du PLU.

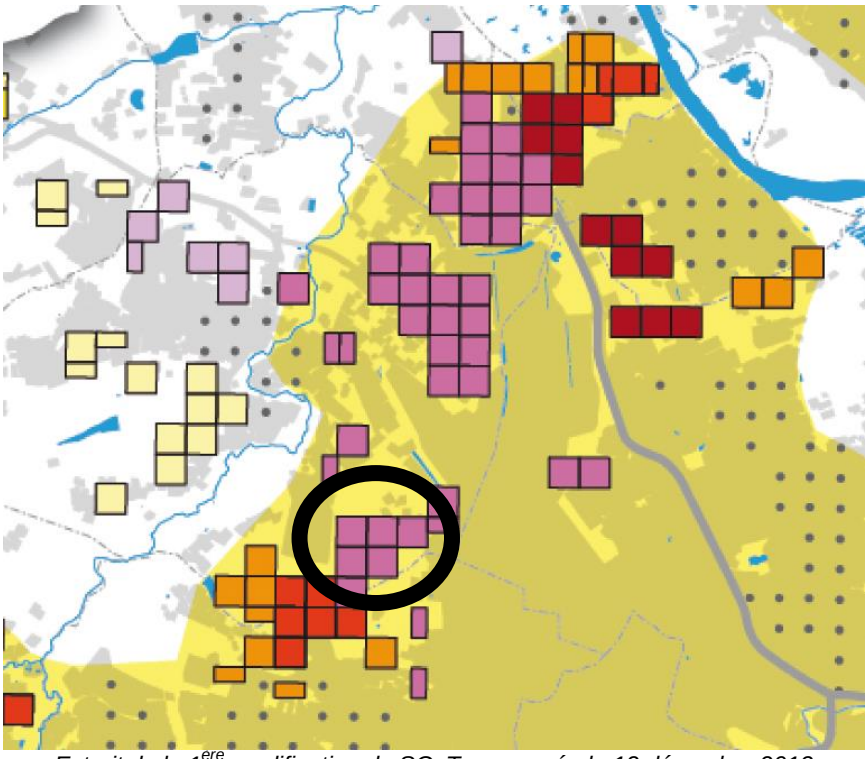
2. La compatibilité du projet pour d'un pôle logistique à vocation aéronautique sur le site de Barquil au regard du SCoT

Le secteur prévu pour l'implantation la réalisation d'un pôle logistique à vocation aéronautique sur le secteur de Barquil est actuellement identifié dans le SCoT comme un « **espace agricole préservé** ». Il n'est pas soumis à l'interdiction stricte d'urbanisation qui protège l'intégrité des espaces naturels ou agricoles protégés.



Extrait du SCoT approuvé le 16 mars 2012 et modifié le 12 décembre 2013

D'après le Document d'Orientations Générales (DOG), la prescription **P5** du SCoT explique qu'« *Aucune urbanisation nouvelle n'est autorisée en dehors des territoires d'extension clairement identifiés, à l'exception des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole* » *dans les espaces agricoles préservés.*



Extrait de la 1ere modification du SCoT approuvée le 12 décembre 2013

3. La traduction du projet dans le PLU

Comme évoquées précédemment, certaines dispositions actuelles du PLU ne sont pas conciliables avec le projet de réalisation d'un pôle logistique à vocation aéronautique sur le site de Barquil 2. Il s'agit des éléments suivants :

- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) sera mis à jour sans remettre en cause les enjeux et orientations affichés mais complétés pour permettre l'accueil de tous types d'équipements publics ou d'intérêts collectifs.
- Le zonage actuel du secteur concerné étant en A (à vocation agricole), sera modifié :
    - en zone **3AUb** ouvert à l'urbanisation pour 22 hectares en, continuité de Barquil 1 (13 hectares). La totalité de la zone **3AUb** est ainsi portée à 35 hectares)
    - en zone **6AUb** fermée à l'urbanisation sur 12 hectares en en attente d'un projet à plus long terme.

La nature du projet et le choix de son implantation présentent un intérêt général pour le développement urbain de la commune qui est exposé dans la déclaration de projet ci-dessus. Aussi, il est proposé de faire évoluer les dispositions du PLU comme suit.

Les principes proposés

Le principe global de traduction règlementaire de la présente Déclaration de projet et Mise en compatibilité de PLU s'opère par l'évolution de l'actuelle zone A.

Mais :

- Au niveau du PADD, il est nécessaire d'évoquer l'accueil d'activités sur le site de Barquil 2 par sa localisation sur la carte générale du PADD.
  Cette modification ne porte pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable, et conformément au Code de l'Urbanisme, un débat sur la révision du PADD du PLU de Cornebarrieu a eu lieu au sein du Conseil Communautaire du Grand Toulouse en date du 29/09/2011 et au sein du Conseil Municipal de Cornebarrieu en date du 6 octobre 2011.
- En matière d'évolution des règlements, le principe est de faire évoluer la zone **A en 3AUb** sur 22 hectares, en extension du secteur qui accueille déjà le projet et mis en place lors de l'aménagement de Barquil 1 en 2012. Le reste du secteur est classé en **6AUb** sur 12 hectares. Ces transformations graphiques et écrites (modification de la hauteur de 15 à 20 mètres à l'article 10) permettront une meilleure insertion de ce projet de pôle logistique.
- Cette volonté d'une insertion réussie sera renforcée par un complément à l'orientation d'aménagement déclinée en deux volets mise en place pour Barquil 1 : un pour l'organisation fonctionnelle et un pour l'intégration paysagère qui viendra désormais s'insérer dans le dossier de PLU.

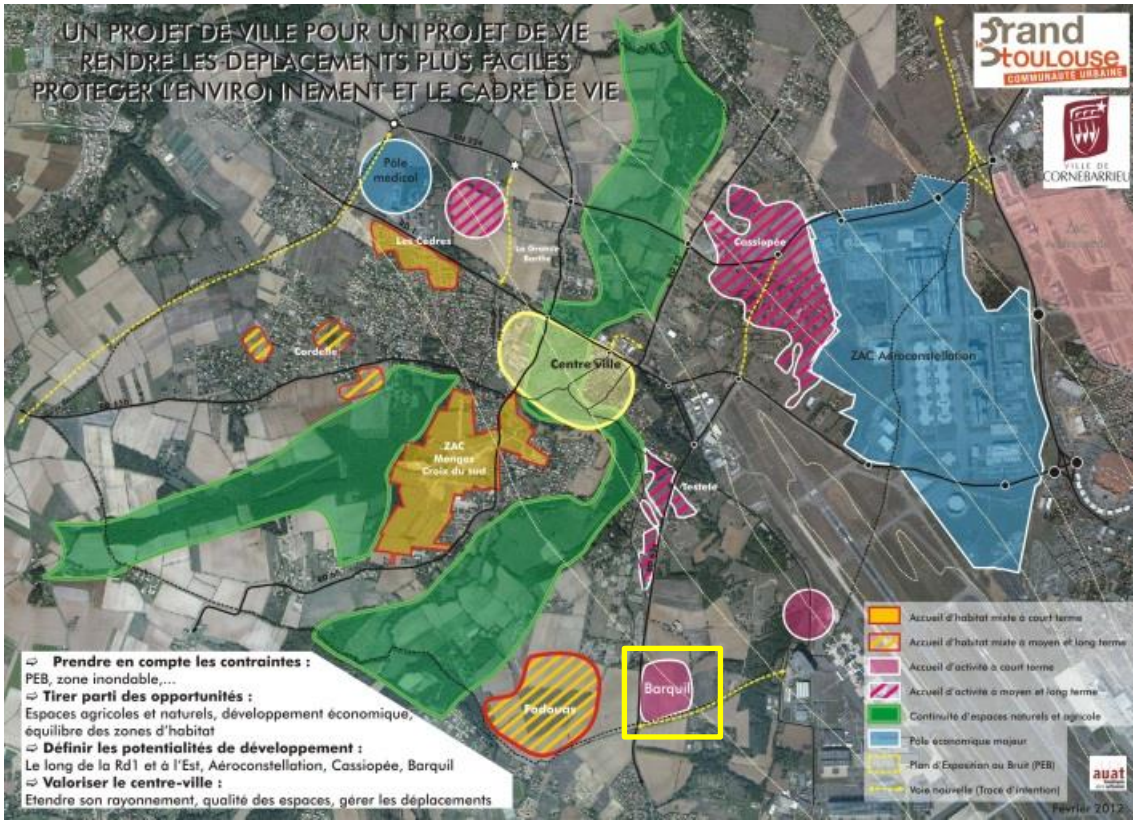
3.1. Impact du projet sur le PADD et propositions d'ajustement

La partie écrite du PADD ayant été modifiée lors d'une Révision simplifiée en 2012 pour permettre l'accueil de Barquil 1, il n'est pas nécessaire de modifier ces éléments. Dans son chapitre I, le PADD fixe 4 grandes orientations d'aménagement.
L'orientation I « Urbanisme et Intercommunalité un projet de ville pour un projet de vie » comprend 6 paragraphes déclinés en actions dont la quatrième (§I4) consiste à « accueillir des activités aéronautiques et diverses ».
Au niveau géographique, ce paragraphe concerne deux territoires bien distincts dont un, situé au Sud de la commune, à proximité du site d'implantation du projet de pôle logistique. L'action I4 précise déjà dans le secteur Sud, l'accueil d'activités aéronautiques dans la zone de Sabatère mais également dans la zone de Barquil.

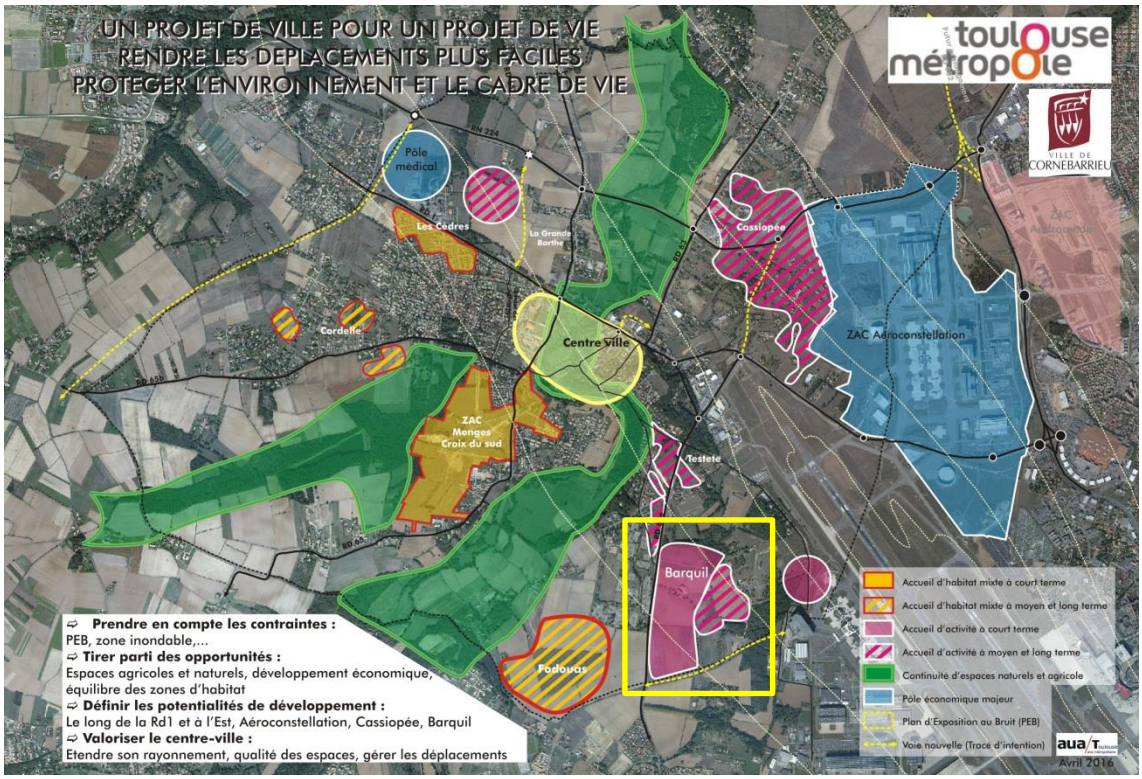
Afin de permettre explicitement l'implantation du projet de pôle logistique, il est proposé de modifier le PADD au niveau cartographique pour compléter et étendre la vocation du site de Barquil.

Modifications au niveau cartographique pour les plans des pages 5 du PADD :

Ce plan subit la même modification avec l'intégration du secteur de Barquil dans la carte :



PADD approuvé en 2012



PADD modifié PLU après Déclaration de projet et MEC 1

3.2. Les dispositions réglementaires à faire évoluer

La zone de Barquil se situe en zone A dans le règlement graphique du PLU approuvé.

Dans la présente Déclaration de projet et Mise en compatibilité du PLU, et afin d'inscrire le projet de pôle logistique, il est proposé d'étendre sur 22 hectares la zone **3AUb** ouvert à l'urbanisation portée à 35 hectares et de classer environ 12 hectares en zone **6AUb** fermé à l'urbanisation.

L'Emplacement Réservé n°34 est prolongé sur la longueur de la zone **3AUb,** préservant les emprises des voies et les aménagements futurs le long de la RD 63 pour l'insertion d'une éventuelle infrastructure de transport collectif et les paysagements annexes. Il est aussi réduit au Sud suite aux travaux de voiries réalisés dans le cadre de Barquil 1 (Giratoire et voie d'accès).

Liste modifiée des Emplacement Réservés

(Intégrée au Document Graphique du règlement)

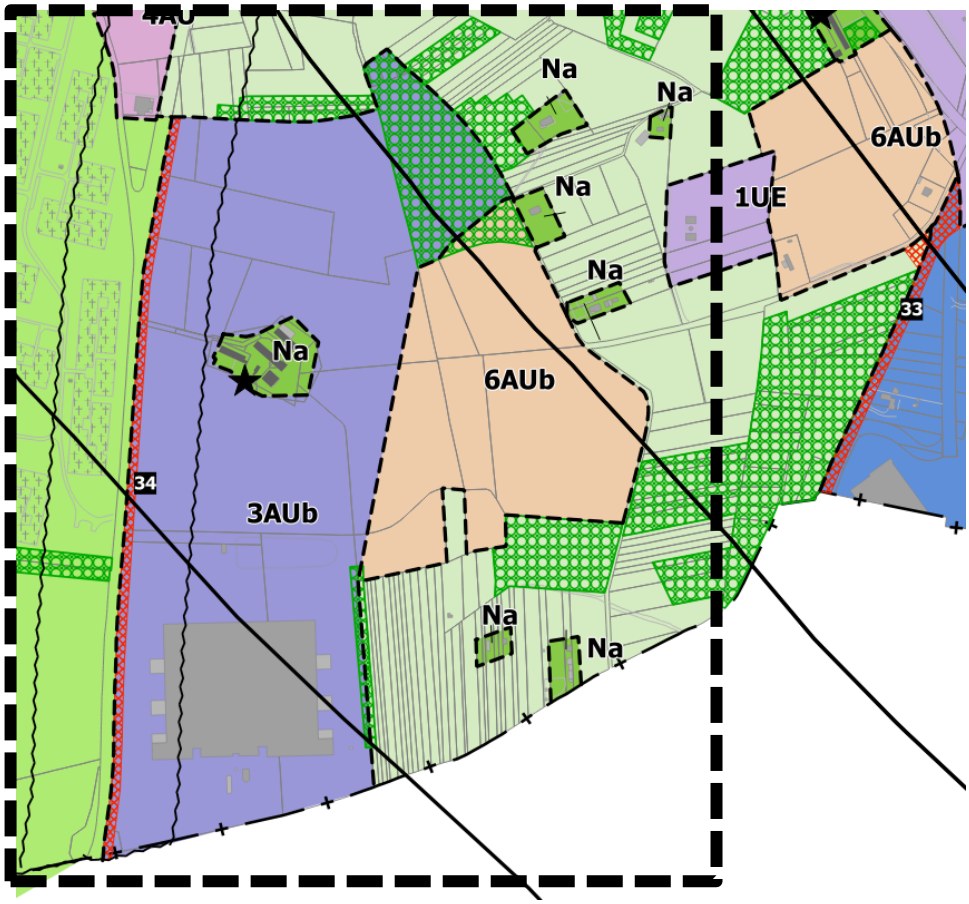
NUMERO	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SURFACE_m2
34	Elargissement de la RD 63 pour intégration future d'un TCSP et création d'une voie future	Toulouse métropole	~~12 250~~ 11 695

L'Espace Boisé Classé (EBC) à l'Est du futur secteur **3AUb** est réduit d'environ 0.3 ha) afin de permettre l'aménagement des dessertes. Il est proposé une compensation avec l'extension d'un EBC au Nord du site sur une surface d'environ 0.4 hectare.

Traduction dans le règlement : dans le document graphique du règlement (1/5000ème)



Extrait du document graphique du règlement de PLU opposable



Extrait du document graphique du règlement de PLU après Déclaration de projet et MEC 1

Dans le règlement écrit

Afin de permettre la réalisation des bâtiments sur ce site dans de bonnes conditions et aussi répondre aux exigences des activités à venir et compte-tenu des différences de hauteurs des terrains sur le secteur de Barquil 2, il est proposé de modifier la hauteur admissible de 15 à 20 mètres de hauteurs. Les hauteurs admissibles seront néanmoins conditionnées aux servitudes aéronautiques et radioélectriques de l'aéroport Toulouse Blagnac.

ARTICLE 3 AU 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est limitée par les servitudes aéronautiques et radioélectriques de l'aéroport Toulouse-Blagnac.

Toutefois, pour les constructions à usage d'habitations, non liées aux activités aéroportuaires ou aéronautiques, la hauteur maximale mesurée en tout point par rapport au terrain naturel ne peut excéder 6,50 mètres sur sablière ou à l'acrotère. Au-dessus de cette hauteur, peuvent s'ajouter avec une hauteur limite de 3,50 mètres, les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des bâtiments et les éléments architecturaux singuliers (pigeonniers...) limités à 10 % de l'emprise au sol de la construction.

Sur le secteur **3AUb**, la hauteur des constructions projetées ne peut excéder ~~15~~ 20 mètres sur sablière ou à l'acrotère mesurée en tout point par rapport au terrain naturel.

Des dépassements seront autorisés pour les édifices et ouvrages techniques à implanter sur les constructions projetées.

Concernant l'implantation de clôtures le long de la RD 63, axe structurant intégrant un futur TCSP, il est demandé d'implanter la clôture à l'intérieur des parcelles en limite de l'Emplacement Réservé n°34. Cette disposition est intégrée à l'Article 11 de la zone **3AU** pour le secteur **3AUb**.

ARTICLE 3 AU 11 - ASPECT EXTERIEUR

(…)

2 - Pour les constructions d'habitation non liées à l'activité aéronautique

(…)

2.4. Clôtures

(…)

Sur le secteur **3AUb**, le long de la RD 63, les clôtures seront implantées à l'intérieur de la parcelle, en limite de l'Emplacement Réservé n°34.

CORNEBARRIEU

Barquil



Situation	Barquil 1 (13 ha) et Barquil 2 (22 ha)

Le territoire de l'OAP est situé :

- Sur la commune de Cornebarrieu à la limite de Colomiers et de la zone aéroportuaire de Toulouse Blagnac
- À proximité des pôles majeurs de l'aéroport de Blagnac,
- À l'articulation de territoires de développement à vocation d'activités mixtes indiquées au SCoT

Objectifs généraux

Article L151-7 du Code de l'Urbanisme

- **mettre en valeur l'environnement**
- **mettre en valeur les paysages**
- **mettre en valeur les entrées de villes**
- **mettre en valeur le patrimoine**
- **assurer le développement de la commune**



Enjeux et objectifs du projet

Conforter un pôle logistique à vocation aéronautique proche des sites industriels d'Airbus et des chaînes d'assemblage.

S'appuyer sur les dessertes existantes déjà réalisées pour assurer la fonctionnalité du site.

Assurer l'intégration urbaine et paysagère du projet logistique sur le site de Barquil à l'échelle du grand paysage.

Préserver les capacités d'évolution et de restructuration de la RD 63.

Intégrer dans la conception d'ensemble du projet les contraintes, risques et nuisances impactant le site.

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

Accompagner les constructions du pôle logistique existant et futur par des aménagements paysagers particuliers en frange de l'opération et autour des constructions existantes.

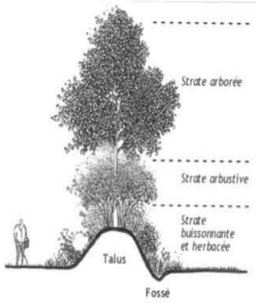
- **Traitement paysager :**

La construction des halls logistiques impliquant la construction de bâtiments ayant une forte emprise au sol, l'intégration paysagère sera assurée par un renforcement significatif des bois et la reconstitution des haies existantes telles que mentionnées à l'OAP graphique. La création de haies et d'arbres se fera à partir d'essences locales.

Des haies structurantes plantées de sujets de hautes tiges viendront créer un paysage afin d'intégrer les halls logistiques et recréer des alignements et un paysage sur le modèle des grandes haies présentes sur le secteur.

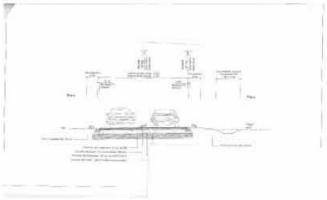
Gestion de la mitoyenneté : Si des talus sont envisagés pour traiter l'intégration des constructions aux bâtiments environnants ; ils seront de faible hauteur afin de permettre à une végétation de se développer

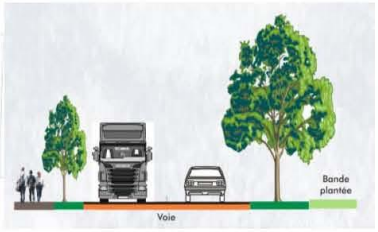
Des haies à plusieurs strates telles que figurant dans la coupe ci-jointe sont à privilégier afin de garantir le traitement paysager atténuant les co-visibilités et garantissant le développement d'un biotope plus diversifié. Les talus sont proscrits en alignement le long de la RD 63e.



- **Traitement des voiries :**

Les voiries liées à la fonction logistique et aux circulations poids lourds obéissent à des contraintes techniques fortes. Là où les voies principales de desserte VP seront traitées dans le volet paysager du plan d'aménagement. Elles seront le support de plantations d'arbres d'alignement, de haies. Le traitement de la voie sera le plus simple afin de limiter une imperméabilisation supplémentaire générée par la construction des halls logistiques.





- **Traitement architectural :**

L'identité du pôle logistique doit s'affirmer notamment par l'architecture des constructions et leur implantation. Il faut à la fois donner un signal fort tout en s'intégrant dans le site à la vue dégagée. Les constructions réparties en plusieurs bâtiments auront des traitements différents Les façades sur la RD seront valorisées par leur traitement architectural. Les implantations des bâtiments ne suivront pas un principe d'alignement systématique dans le prolongement du bâtiment existant, ils seront variés. Les quais de déchargements valorisés. Les éclairages naturels recherchés.









Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Afficher le développement et l'implantation d'espaces plantés sur le secteur du pôle logistique : élargissement des espaces boisés et des continuités paysagères, le long de la RD63, sur les allées plantées et espaces libres existants.

Déplacements

La desserte et les accès du pôle logistique s'opèrent par la RD 63 avec un seul accès direct depuis le giratoire créé ayant pour vocation de desservir le site.

Déplacements modes doux

Des circulations douces piétonnes vélos seront intégrées dans les espaces paysagers ou proches des voies afin de relier les halls logistiques, les accès au parking.

Des accès au site piétons-cycles pourront être créés depuis la RD 63 les voies publiques et privées pour diminuer les parcours d'accès au site.

Desserte des terrains par les voies

Un accès unique depuis la RD63 et le giratoire existant pour assurer la desserte du site depuis la voie publique. Les seuls autres accès depuis la RD 63 sont des accès de sécurité liés en particulier à la défense incendie dont l'implantation privilégiée se situera au droit de la RD 63e et de la route de Colomiers.

Les autres accès techniques sont constitués par les voies et les accès pompiers déjà existants et la voie privée desservant le site de Barquil vers l'avenue Latécoère et les sites industriels d'Airbus.

Au sein du site de Barquil des voies distinguant le trafic poids lourds et véhicule particulier sont développées afin de faciliter l'activité logistique.

Stationnement

Sur le foncier non bâti, les parkings paysagers auront une capacité de 250 places (Barquil 2) environ de stationnement aérien. L'essentiel des places de stationnement se trouve mutualisées dans la partie Est du projet sur un seul parking mutualisé. À proximité du ou des sites d'implantations de nouveaux pôles logistiques, le parking pourra desservir plusieurs halls.

Les aires de stationnements en aériens seront paysagés. Les circulations piétonnes depuis le parking seront aménagées en sécurité pour les piétons avec des circulations distinctes des voies, en particulier des voies poids lourds.

Des haies végétales hautes et massives viendront entourer le parking mutualisé dans une logique d'insertion et d'intégration.

Desserte des terrains par les réseaux

Eaux usées et eau potable

La distribution sera assurée par les réseaux existants et notamment ceux situés au droit de la RD 63e.

La défense incendie est à assurer en interne su sein de l'opération en fonction des préconisations réglementaires émises. Elles ne se situeront pas en alignement le long de la RD 63e.

Eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales sera gérée au sein de l'opération d'aménagement et du site de Barquil, leur conception devra être en adéquation avec les débits de fuite autorisés par les services compétents de Toulouse métropole.

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

Périmètre de la zone 3AUb

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

PRINCIPE DES VOCATIONS

Secteur à dominante économique

PRINCIPE DE TRAITEMENT DES ESPACES PARTAGÉS

Espace vert à préserver ou à créer

Composition de façades urbaines

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES ET DES NUISANCES

TRAME VERTE ET BLEUE

Espace de nature de proximité à protéger ou à restaurer

DÉPLACEMENTS

DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Ligne de transport en commun en site propre (potentiel)

PRINCIPES DE TRAITEMENT DES INTERFACES

Accès à traiter

Carrefour

PRINCIPES DE DESSERTE ET DE STATIONNEMENTS

Liaison et/ou desserte viaire (tracé de principe)

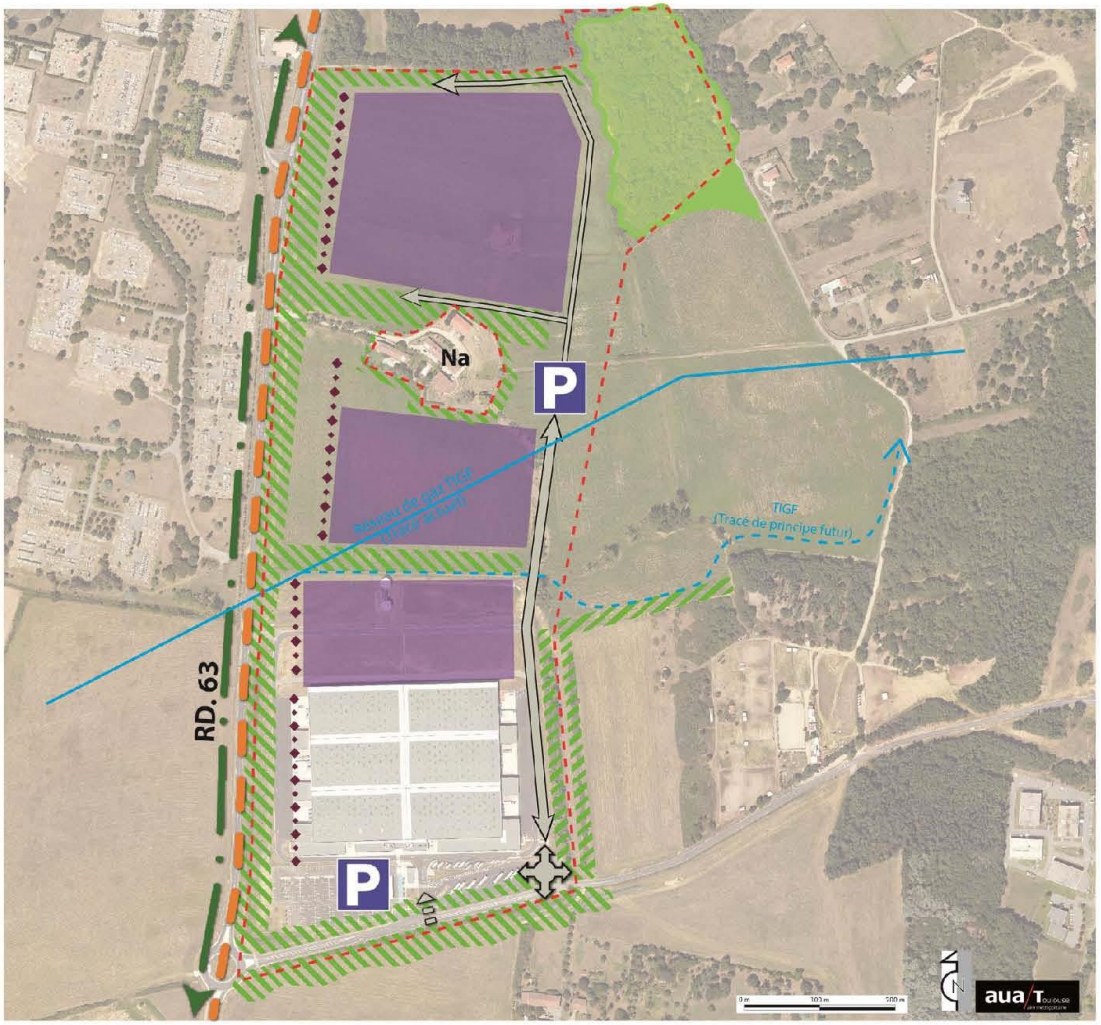
Liaison mode doux

Parking

DESSERTE DES TERRAINS EN RESEAUX

Réseau de gaz TIGF existant

Réseau de gaz TIGF en projet



Mai 2016