Concertation garantie par

commission nationale du débat public

Concertation préalable sur le projet Saint-Eloi du futur

Construction d'une nouvelle usine de mâts réacteurs à Cornebarrieu

Dossier d'information



Concertation préalable du **24 novembre 2026 au 16 février 2027**

AIRBUS

Sommaire

L'essentiel sur le projet et la concertation 04

PARTIE 1
Les objectifs et fondements du projet 12

PARTIE 2
Les différentes solutions explorées à ce stade 20

PARTIE 3
Les composantes du projet 28

PARTIE 4
Le site « Barquil » à Cornebarrieu 40

PARTIE 5
Les enjeux pour le territoire 49

PARTIE 6
La concertation, et après ? 67

L'essentiel sur le projet et la concertation

De quoi débat-on ?

Airbus soumet à la concertation préalable du public son projet de création d'une nouvelle usine dans la métropole toulousaine. Cet équipement de dernière génération serait destiné à la fabrication de mâts réacteurs : une pièce maîtresse de tous les avions du Groupe.

Le projet Saint-Eloi du futur

Le projet a été baptisé « Saint-Eloi du futur » (SEF) en référence à l'usine historique Saint-Eloi[1] qui produit actuellement l'intégralité des mâts réacteurs équipant les avions d'Airbus dans le monde. Cette dernière ayant atteint ses limites de capacités, elle ne peut plus s'étendre. Airbus envisage donc aujourd'hui la construction d'une nouvelle usine qui viendrait compléter et appuyer la production de sa sœur ainée.

Les principaux objectifs du projet sont :

- Accompagner la montée en cadence de la production d'avions pour honorer les engagements commerciaux d'Airbus et livrer plus de 1 000 avions par an à l'horizon 2040,
- Permettre le développement de nouveaux produits innovants,
- Contribuer au renouvellement de la flotte d'avions et, ce faisant, à l'amélioration de la performance du secteur aérien.



Mât réacteur

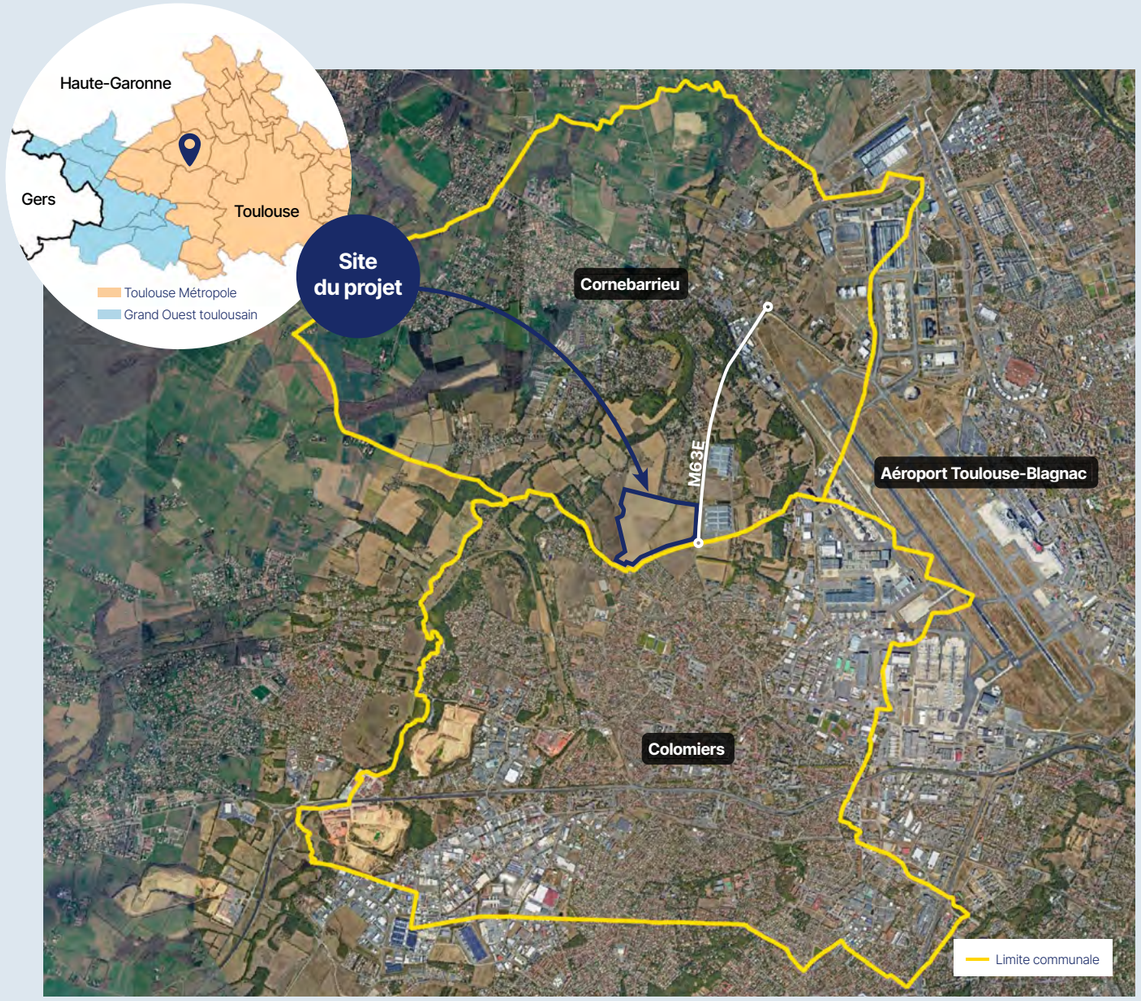
Qu'est-ce qu'un mât réacteur ?

Le mât-réacteur est une pièce de haute technologie permettant de relier le moteur à l'avion et plus précisément à l'aile.

Il transmet la puissance des réacteurs à l'avion et assure 3 fonctions

- **Support :** le mât-réacteur va supporter les charges moteurs, au sol comme en vol.
- **Services :** le mât abrite et protège les tuyaux et les câbles électriques qui véhiculent les commandes et les énergies entre le moteur et l'avion.
- **Sécurité :** le mât joue le rôle de fusible structurel, puisqu'il est conçu pour se détacher proprement et éviter un arrachement de l'aile en cas d'atterrissage violent. Il contient aussi des cloisons étanches pour éviter qu'un incident moteur ne se propage à l'aile.

1. Saint-Eloi est le saint patron des métiers du fer et de l'acier.



Localisation du site potentiel d'implantation, soumis à la concertation

Après avoir étudié divers sites d'implantation potentiels (voir partie 2), Airbus soumet à la concertation l'hypothèse d'installation d'une usine sur un terrain agricole de 48 ha situé sur la commune de Cornebarrieu, non loin de l'aéroport. Il est localisé en face des entrepôts Airlog, le long de la route M63E.

Les ouvrages nécessaires à la réalisation du projet

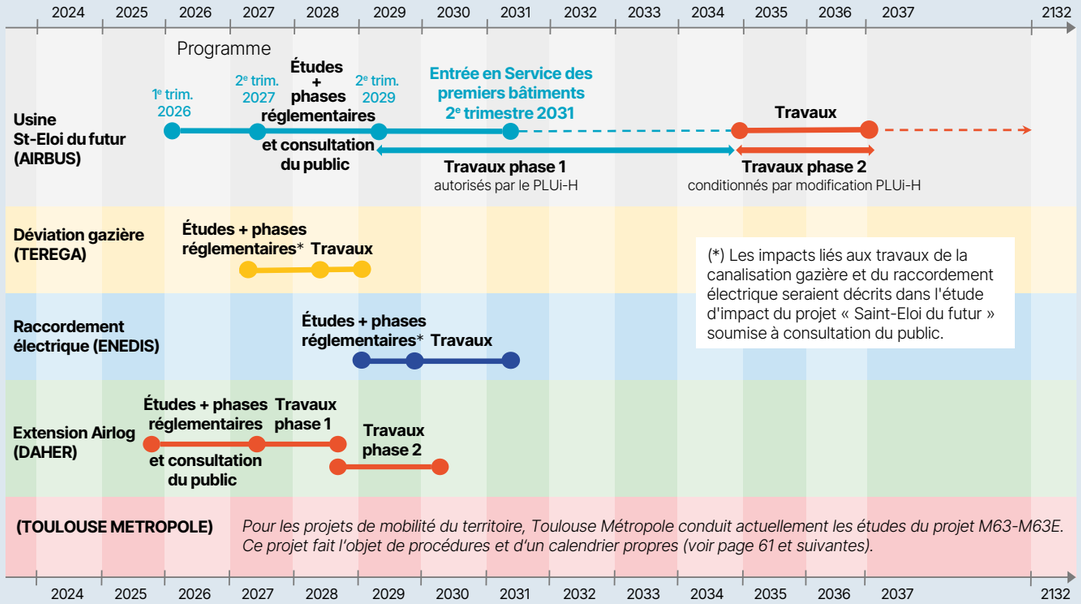
Déviation d'une canalisation gaz	Création d'une double liaison électrique
La construction de l'usine nécessiterait le dévoiement préalable de la canalisation gazière qui traverse actuellement le site. Ces travaux seraient réalisés par le gestionnaire du réseau de gaz, **Teréga.**	Si le projet se concrétise, **Enedis** au titre de sa mission de gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité assurerait le raccordement de l'usine à ce réseau, via deux liaisons souterraines.

Les projets de mobilité du territoire

Les projets de mobilité du territoire (ligne C du métro, projet M63-M63E, projet M963, adaptation du réseau de transport collectif) ne constituent pas des ouvrages nécessaires à la réalisation du projet. En revanche, ils participent à l'amélioration globale des conditions de déplacement du secteur et pourront accompagner la montée en charge des futurs sites Airbus.

Le calendrier du projet

Airbus imaginerait construire son usine en 2 phases successives permettant d'accompagner sa montée en charge progressive : une première phase, opérationnelle à horizon 2031 ; une seconde phase, opérationnelle à horizon 2037.



Le public devra être associé à chaque étape des ces divers processus.

Les chiffres clés du projet

COÛT ESTIMÉ DU PROJET
900 M€

SURFACE TOTALE DES TERRAINS
48 ha

SURFACE TOTALE DES BÂTIMENTS
260 000 m²

JUSQU'À
3 500
PERSONNES ACCUEILLIES SUR LE SITE À HORIZON 2037

PLUS DE
1 000
AVIONS PAR AN ÉQUIPÉS DE MÂTS RÉACTEURS À HORIZON 2040

~ 700
CRÉATIONS D'EMPLOIS NETTES

AIRBUS

À propos d'Airbus, maître d'ouvrage du projet

Avec un chiffre d'affaires de 73,4 milliards d'euros en 2025 et près de 160 000 collaborateurs issus de plus de 160 nationalités, répartis sur plus de 180 sites à travers le monde, Airbus est le premier avionneur mondial et le principal contributeur pour la défense militaire européenne.

En France, Airbus emploie plus de 56 000 salariés sur 46 sites. L'entreprise représente la première contribution sectorielle à la balance commerciale française avec 32 milliards d'euros en 2025 pour le secteur aéronautique et spatial. Airbus joue également un rôle clé dans la souveraineté de la France et reste un partenaire de confiance de la défense française, étant le principal fournisseur des Forces armées françaises.

La France est au cœur des compétences, des technologies, de l'innovation et de la production d'Airbus. En tant que l'un des quatre pays fondateurs de l'entreprise, elle accueille sur son territoire le siège social de l'entreprise, les lignes d'assemblage final de la quasi-totalité de la gamme des avions commerciaux Airbus, ainsi que d'importantes installations d'ingénierie et de soutien. Ce sont aussi les activités hélicoptères, spatiales et défense et des sites de recherche.

Les implantations d'Airbus autour de Toulouse constituent le 1er site industriel de France. L'avionneur y emploie 33 000 salariés. Au total, ce sont 90 000 à 100 000 emplois (directs, indirects et induits) qui sont liés à la présence d'Airbus dans la Métropole toulousaine.

Le cadre de la concertation et le mot des garantes

En France, la loi prévoit que le public a le droit d'être informé des projets et des politiques qui ont un impact sur l'environnement et de participer aux décisions sur ces projets.



L'article 7 de la charte de l'environnement

"Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques **et de participer à l'élaboration des décisions** publiques ayant une incidence sur l'environnement."

La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante et neutre, chargée de garantir ce droit constitutionnel.

Le projet Saint Eloi du futur porté par Airbus s'inscrit par sa nature et par le montant des investissements envisagés dans le champ des **saisines obligatoires de la CNDP.**

Ainsi, dans sa décision du 1er juillet 2026, la CNDP a considéré que le projet dont Airbus l'a saisie le 8 juin devait faire l'objet d'une **concertation préalable au titre des articles L 121-8 et L 121-9 du code de l'environnement.** Elle en a confié l'organisation à Airbus et a nommé deux garantes Isabelle Barthe et Emilie Varraud pour assurer le **droit au débat du public** sur ce projet.

Pour en savoir +

Lien vers la page dédiée au projet d'Airbus sur le site de la CNDP

https://www.debatpublic.fr/usine-de-fabrication-de-mats-reacteurs-cornebarrieu-saint-eloi-du-futur-9260

Quel objectif pour la concertation préalable ?

Comme le précise la lettre de mission des garantes, qui est publique, « le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L. 121-15-1 du code de l'environnement précise que celle-ci doit permettre de **débattre :**

- de **l'opportunité,** des objectifs et des **caractéristiques principales** du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs **impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;**
- des **solutions alternatives** (non seulement techniques), y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. »

Le mot des garantes

Notre mission est de vous permettre d'accéder effectivement à vos droits à l'information et à la participation sur ce projet porté par AIRBUS et sur les projets liés portés par d'autres acteurs (Toulouse Métropole, ENEDIS, TEREGA).

Dans le mois qui suivra la clôture de la concertation, nous en publierons le **bilan,** dans lequel nous présenterons l'ensemble des **arguments échangés,** ainsi que nos demandes de **précisions** et nos **recommandations** sur la poursuite de la participation du public.

AIRBUS aura alors deux mois pour répondre et argumenter sa décision sur la poursuite ou l'évolution du projet au regard de vos questionnements et propositions.

Pour nous joindre tout au long de la concertation :

emilie.varraud@garant-cndp.fr
isabelle.barthe@garant-cndp.fr

Comment s'informer et participer ?

La concertation préalable du public sur le projet Saint-Eloi du futur se déroule du 24 novembre 2026 au 16 février 2027. Elle s'adresse à toutes et à tous, quelle que soit votre connaissance du projet ou du secteur d'activité d'Airbus.



Les outils et modalités

1. Le site internet

L'ensemble des informations relatives au projet et à la concertation, ainsi que les différents documents (dossier de concertation et sa synthèse, comptes rendus des rencontres…) sont disponibles sur le **site internet de la concertation.**

Vous pouvez également participer depuis les interfaces proposées sur le site. Posez vos questions, déposez vos commentaires et vos propositions sur celui-ci.



2. Les outils d'information

Le dossier de concertation est également accessible en mairie de Brax, Colomiers, Cornebarrieu, Léguevin et Pibrac, ainsi qu'au siège de Toulouse Métropole (aux jours et horaires habituels d'ouverture du public).

La synthèse du dossier de concertation – consultable sur le site internet – sera distribuée à l'entrée des rencontres physiques (réunions publiques, ateliers) et lors des débats-mobiles.

Des fiches thématiques, disponibles sur le site internet de la concertation, permettent d'approfondir certains sujets clés : décarbonation du secteur aérien, risque industriel, historique de l'implantation d'Airbus dans la métropole toulousaine…

Des informations complémentaires seront apportées par le maître d'ouvrage ainsi que par la Métropole toulousaine, Enedis et Teréga pour les projets liés. Divers experts interviendront également pour éclairer les débats avec des points de vue contrastés sur chaque enjeu.



3. Les rencontres

Plusieurs formats de rencontres permettant au public de s'informer et de s'exprimer sont proposés tout au long de la concertation : voir programme page suivante.

4. Le registre numérique

Déposez un avis, une contribution ou posez vos questions depuis le site internet de la concertation rubrique « Participer ».

5. Les registres papiers

Vous pouvez aussi contribuer sur **les registres papiers** disponibles en mairie de Brax, Colomiers, Cornebarrieu, Léguevin, Pibrac ; ainsi qu'au siège de Toulouse Métropole (aux jours et horaires habituels d'ouverture du public).



6. Les cahiers d'acteurs

Les associations, organisations, entreprises… ont également la possibilité de rédiger **un « cahier d'acteurs »** qui sera mis en ligne sur le site de la concertation. Toutes les modalités pratiques sont à retrouver sur le site.

7. Les débats autoportés

Que vous soyez une association, un collectif, un établissement scolaire… vous avez la possibilité d'organiser vous-mêmes un débat sur le projet en utilisant le « kit du débat » mis à disposition sur le site internet de la concertation. La synthèse de vos échanges devra être communiquée au porteur de projet.



Les rencontres pour participer activement à la concertation

Plusieurs formats de rencontres avec les équipes d'Airbus, les garantes désignées par la CNDP et différents intervenants externes, vous sont proposés tout au long de la concertation.

NOVEMBRE 2026

MARDI 24 NOV
18h - 20h

Réunion publique d'ouverture de la concertation

Assistez à la présentation du projet par les équipes d'Airbus et des intervenants extérieurs et découvrez les différentes modalités de la concertation qui permettront d'en débattre.

Posez toutes vos questions depuis la salle ou en ligne, via le tchat.

Salle de l'ARIA, rue du 11 novembre 1918, Cornebarrieu

Et sur internet : lien de connexion disponible sur le site internet de la concertation.

SAMEDI 28 NOV
9h - 12h

Débat mobile sur le marché de Colomiers

Venez échanger librement avec les équipes d'Airbus sur leur stand.

Posez vos questions et donnez vos remarques, avis et propositions.

Place du Languedoc, Colomiers

DÉCEMBRE 2026

JEUDI 10 DÉC
16h30 - 18h30

Conférence, table-ronde « Quels enjeux de décarbonation pour le secteur aérien ? »

Participez au débat de fond sur les enjeux de décarbonation du secteur aérien, suite à la table ronde entre divers experts qui présenteront l'état des controverses.

En ligne, sur internet : lien de connexion disponible sur le site internet de la concertation.

DATE À VENIR

Visio-conférence « Quelles autorisations environnementales pour le projet ? »

Découvrez les procédures d'instruction des autorisations environnementales en lien avec la démarche Éviter – Réduire – Compenser ; et échangez avec les responsables du projet et les services de l'État en charge d'instruire le projet au regard de ses impacts environnementaux.

En ligne, sur internet : lien de connexion disponible sur le site internet de la concertation.

JEUDI 17 DÉC
18h - 20h

Atelier « Quels impacts du projet sur l'environnement, l'agriculture, le paysage et le risque industriel ? »

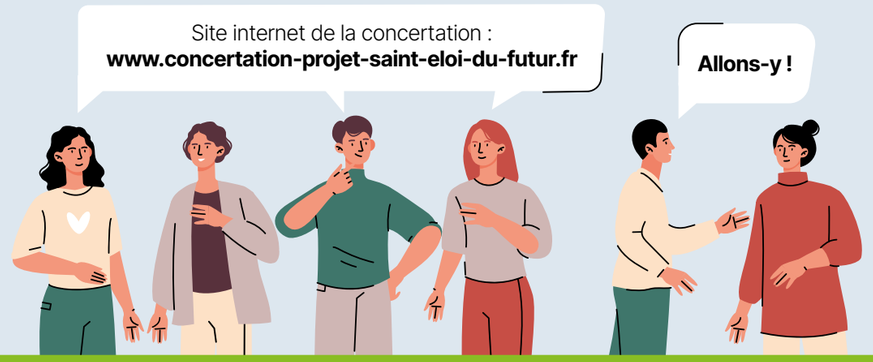
Venez découvrir plus en détail ces 4 thématiques clés du projet en échangeant avec des spécialistes.

Débattez avec les autres participants des impacts potentiels du projet sur le cadre de vie : partagez vos craintes, vos attentes et faites des propositions au maître d'ouvrage.

Salle Capitany, 10-12 avenue Yves Brunaud, Colomiers

Inscription obligatoire, via le site internet de la concertation.

(Dans la limite des places disponibles)



JANVIER 2027

MARDI 12 JAN
18h - 19h

Visio-conférence « Transports et Mobilités »

Découvrez les impacts de ce projet et comment il s'inscrit dans les réflexions en cours sur les mobilités du territoire, notamment au regard du projet de Plan de Mobilité de la grande agglomération toulousaine porté par Tisséo Collectivités. Échangez avec les représentants de Tisséo Collectivités, de Toulouse Métropole et l'équipe projet Airbus.

En ligne, sur internet : lien de connexion disponible sur le site internet de la concertation.

MERCREDI 27 JAN
18h - 20h

Atelier « Quels seraient les impacts du projet durant les phases de chantier ? »

Les sujets tels que la circulation, le bruit... seront au cœur de cet atelier où il sera non seulement question du chantier de l'usine, mais aussi des impacts et nuisances associées. Seront également abordées les questions liées aux chantiers annexes : liaisons électriques, canalisation gazière et requalification de l'axe de la M63E.

Les différents maîtres d'ouvrage seront présents pour éclairer ces thèmes et échanger avec les participants.

Foyer de l'Aussonnelle, 3 Rue du Boiret, Cornebarrieu

Inscription obligatoire, via le site internet de la concertation.

(Dans la limite des places disponibles)

FÉVRIER 2027

MARDI 2 FÉV
18h - 20h

Visio conférence « Quels enjeux socio-économiques, d'emploi et de formation ? »

Approfondissez avec des spécialistes les enjeux de réussite de ce projet industriel : emplois, besoins de formations, retombées économiques.

Venez débattre sur les enjeux d'emploi, de formation, de retombées économiques : quels défis pour le territoire ?

En ligne, sur internet : lien de connexion disponible sur le site internet de la concertation.

JEUDI 4 FÉV
18h - 20h

Réunion publique de synthèse de la concertation

Venez dresser avec les acteurs de la concertation une première synthèse des thèmes et questionnements qui ont animé la concertation.

Découvrez quelles seront les suites de la concertation préalable.

Salle Gascogne, Allée du Rouergue, Colomiers

Et sur internet : lien de connexion disponible sur le site internet de la concertation.

Ce programme (lieux, horaires...) est susceptible d'évoluer. D'autres modalités de rencontres pourront notamment être ajoutées en cours de concertation.

Pour plus de renseignements, **rendez-vous sur le site internet de la concertation.**

Les objectifs et fondements du projet

Airbus étudie la possibilité de construction d'une nouvelle usine destinée à la fabrication de mâts réacteurs sur la commune de Cornebarrieu. Sur un terrain de 48 ha, le projet envisagé consisterait plus particulièrement en la création d'environ 260 000 m² de bâtiments évolutifs dans le temps pouvant accueillir jusqu'à 3 500 personnes à terme.

Partant de la situation existante de l'appareil productif d'Airbus et de sa stratégie pour faire face aux défis d'avenir, ce chapitre revient sur les circonstances qui ont conduit le maître d'ouvrage à envisager le projet Saint-Eloi du futur.

Airbus dans la métropole toulousaine

La filière aéronautique autour de Toulouse

Un rôle économique important

Avec 700 entreprises et plus de 90 000 salariés, l'aéronautique constitue un secteur clé de l'économie de la Métropole toulousaine, et, plus largement, d'Occitanie ; avec notamment l'implantation du siège d'Airbus à Toulouse.

Toutes les composantes de **la filière aéronautique** sont représentées sur le territoire : recherche, innovation, formation, chaîne de sous-traitance, avionneurs...

L'aéronautique est présente dans 25 des 37 communes de Toulouse Métropole avec, pour l'industrie, une forte concentration autour des chaînes d'assemblage et pour l'innovation et la formation, le regroupement d'acteurs importants à Toulouse Aerospace et Rangueil.

Un vivier de compétence sans équivalent

Le bassin toulousain est le cœur névralgique de **l'expertise aéronautique européenne.** Airbus y a accès à un vivier de talents essentiel. Le Groupe contribue notamment à la formation de ses futurs employés avec le lycée Airbus qui propose 3 baccalauréats professionnels Aéronautique (options Avionique, Structure ou Systèmes), Usinage et Chaudronnerie. Il s'appuie également sur des écoles de renom comme l'ISAE-SUPAERO (école d'ingénieur), l'ENAC, INSA... de Toulouse.



Lycée Airbus

Les implantations actuelles d'Airbus

Avec 700 hectares et 320 bâtiments répartis sur 4 communes, les implantations d'Airbus autour de Toulouse constituent le **premier site industriel de France.** Le groupe y emploie **33 000 salariés.** Mais au total, ce sont 90 000 à 100 000 emplois (directs, indirects et induits) qui sont liés à la présence d'Airbus dans la Métropole toulousaine.

Les 7 principaux sites d'Airbus sont les suivants :



1. Jean-Luc Lagardère



Historiquement dédié à l'assemblage final de l'A380, il accueille désormais des activités d'assemblage de l'A321 ainsi que des activités opérationnelles sur les moyens-longs courriers.

2. Clément Ader



Le site abrite des activités de production et d'assemblage de longs courriers et un centre de livraison des avions au client final.

3. Louis Bréguet



Ce site reçoit des activités de support technique, logistique, équipements et ateliers peintures.

4. Saint-Martin



Il abrite des activités d'assemblage, de tests en vol, d'ingénierie et de Recherche & Développement.

5. Blagnac



Le site regroupe des activités tertiaires, des fonctions support, le siège social mondial d'Airbus Commercial et le centre de formation pour ses pilotes.

6. Barquil



Ce site rassemble des activités logistiques.

7. Saint-Eloi



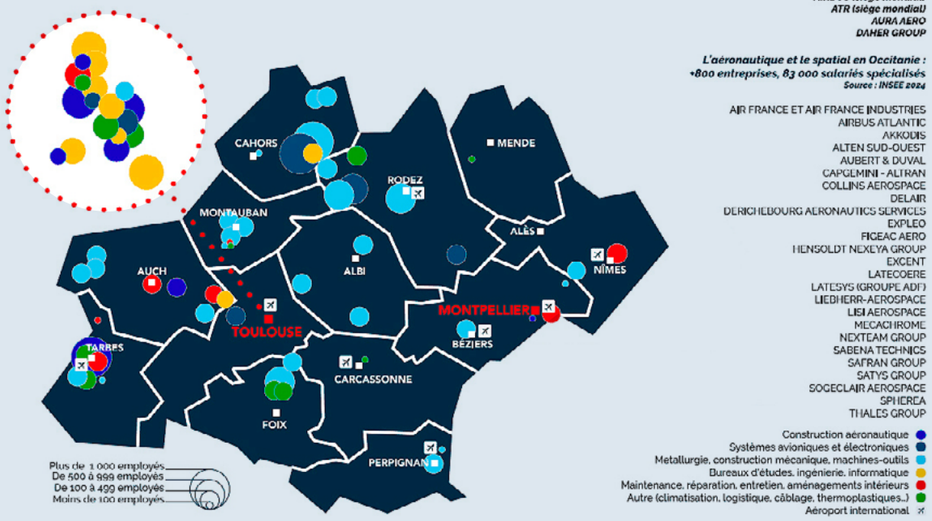
Site dédié aux activités de production de mâts réacteurs. Il héberge aussi le lycée Airbus.

Pourquoi regrouper les sites d'Airbus ?

La grande proximité entre les sites toulousains d'Airbus permet de garantir la fluidité des échanges, de faciliter le passage des équipes et des managers d'une usine à l'autre, etc.

Les salariés peuvent aussi bénéficier des infrastructures et services existants sur d'autres sites que celui où ils travaillent.

Les principales entreprises aéronautiques en Occitanie par secteur et par effectif*



4 constructeurs :
AIRBUS (siège mondial)
ATR (siège mondial)
AURA AERO
DAHER GROUP

L'aéronautique et le spatial en Occitanie :
+800 entreprises, 83 000 salariés spécialisés
Source : INSEE 2024

AIR FRANCE ET AIR FRANCE INDUSTRIES
AIRBUS ATLANTIC
AKKODIS
ALTEN SUD-OUEST
AUBERT & DUVAL
CAPGEMINI - ALTRAN
COLLINS AEROSPACE
DELAIR
DERICHEBOURG AERONAUTICS SERVICES
EXPLEO
FIGEAC AERO
HENSOLDT NEXEYA GROUP
EXCENT
LATECOERE
LATESYS (GROUPE ADF)
LIEBHERR-AEROSPACE
LISI AEROSPACE
MECACHROME
NEXTEAM GROUP
SABENA TECHNICS
SAFRAN GROUP
SATYS GROUP
SOGECLAIR AEROSPACE
SPIRTECH
THALES GROUP

Construction aéronautique
Systèmes avioniques et électroniques
Métallurgie, construction mécanique, machines-outils
Bureaux d'études, ingénierie, informatique
Maintenance, réparation, entretien, aménagements intérieurs
Autre (climatisation, logistique, câblage, thermoplastiques...)
Aéroport international

* Selon le poids de l'aéronautique dans le département : effectif salarié dans l'aéronautique/effectif salarié dans le département. Recensement AD'OCC.
Source : ©AD'OCC, Agence Attractivité et Développement de la Région Occitanie



L'usine historique de St-Eloi (extérieur)

Pour en savoir +

Consultez la fiche sur **l'implantation historique d'Airbus** dans la Métropole toulousaine sur le site de la concertation.

La fabrication des mâts réacteurs aujourd'hui à Toulouse



L'usine historique de St-Eloi (intérieur)

Une production concentrée sur le site Saint-Eloi historique

À l'heure actuelle, l'ensemble des avions sortant des lignes de production d'Airbus dans le monde sont équipés de mâts réacteurs produits dans l'agglomération toulousaine.

Leur fabrication est principalement réalisée au sein de **l'usine Saint-Eloi historique** sur un site d'environ 100 000 m² (dont 65 000 m² dédiés à la production industrielle) situé dans le quartier des Minimes à Toulouse. Il s'agit du premier centre d'expertise européen aéronautique de transformation des métaux durs, notamment le titane.

Une usine centenaire

Fondée par Émile Dewoitine et mise en service en 1921, l'usine Saint-Eloi historique est intégrée à l'appareil de production d'Airbus depuis 1969-1970, en lien avec le lancement du programme A300.

Ses missions consistent principalement à :

- fabriquer, équiper, tester et livrer des mâts réacteurs à l'ensemble des programmes Airbus ;
- approvisionner l'ensemble des lignes d'assemblage dans le monde ;
- assurer le support des lignes d'assemblage et de la flotte en service.

En plus des mâts réacteurs, l'usine Saint-Eloi historique produit aussi des attaches moteurs, des carénages de protection et des composants nacelle.

Elle abrite par ailleurs le lycée Airbus.

Elle emploie 2 500 personnes, dont 1 550 salariés d'Airbus.

Une annexe baptisée Saint-Eloi satellite

Depuis 2017, un deuxième site (disposant d'une superficie de 10 000 m² dédiés à la production industrielle), baptisé Saint-Eloi satellite, a également vu le jour à proximité des pistes de l'aéroport de Blagnac. Il a notamment permis d'augmenter la production de mâts réacteurs.

Une production annuelle de 1 500 mâts réacteurs

En 2025, l'usine Saint-Eloi (au travers des 2 sites Saint-Eloi historique et Saint-Eloi satellite) a produit plus de 1 500 mâts réacteurs. Ces pièces ont été expédiées vers les différentes lignes d'assemblage finales d'Airbus en France et dans le monde. En effet, si tous les avions AIRBUS ne sont pas assemblés en France, tous les mâts réacteurs des avions AIRBUS sont fabriqués à Toulouse.

Les enjeux stratégiques d'Airbus

L'appareil productif existant d'Airbus doit constamment s'adapter pour répondre aux enjeux stratégiques auquel fait face le Groupe. Voici les 3 principaux enjeux qui conduisent aujourd'hui l'avionneur à envisager la construction d'une nouvelle usine.

Assurer la place d'Airbus dans la compétition mondiale

Un marché très concurrentiel

Bien qu'il comporte peu de grands acteurs, le marché mondial de l'aviation commerciale se caractérise par une forte pression concurrentielle.

Airbus est un des principaux leaders aux côtés de :

- **Boeing,** entreprise américaine et concurrent historique d'Airbus, qui a entamé une profonde restructuration de son appareil productif ;
- **COMAC,** constructeur étatique chinois et nouvel entrant sur le marché, qui affiche de grandes ambitions ;
- **Embraer,** constructeur aéronautique brésilien.

En 2026, Airbus domine la catégorie des avions mono-couloirs (environ 55 % du carnet de commande mondial) grâce à la famille A320. Sur les avions multi-couloirs (gros-porteurs) Boeing conserve un avantage historique (55 % à 60 %), bien qu'Airbus progresse avec l'A330neo et l'A350.

Ainsi, son carnet de commandes sur les gros-porteurs a atteint un record en fin d'année 2025, avec 1 124 appareils. Enfin, sur le fret aérien, Airbus challengera prochainement la position hégémonique de Boeing par la mise en service de son A350F, dont le premier vol d'essai a eu lieu en septembre 2026.

Dans ce contexte, Airbus se doit à la fois d'innover et de développer ses capacités industrielles et les infrastructures associées pour demeurer dans la compétition mondiale et sécuriser ses parts de marché.

Le poids de la filière aéronautique dans l'économie de la France

L'industrie aéronautique constitue le premier contributeur à la balance commerciale nationale (+32 milliards d'euros en 2025). Le Groupe Airbus a réalisé, en 2025, 19 milliards d'euros d'achats auprès de 3 500 entreprises françaises.



La nouvelle génération A350F freighter.

Honorer ses engagements commerciaux

Un carnet de commandes plein pour les 10 prochaines années

Le carnet de commandes d'Airbus a atteint un niveau historiquement haut avec plus de **9 300 avions actuellement en commande, soit l'équivalent de 10 années de production.**

En 2026, ce sont près de 870 avions qui sont prévus d'être livrés (soit plus qu'avant la période du Covid). Mais cela ne répond pas à la demande du marché mondial. Pour honorer ses engagements commerciaux, Airbus doit impérativement réussir la montée en cadence de ses livraisons, tout en garantissant les plus hauts standards de sécurité et d'innovation. **L'objectif visé est celui de 1 000 avions produits et livrés par an dès 2027 dans le monde.** Ses installations industrielles devront être dimensionnées en conséquence.

Une demande d'avions qui devrait croître à l'avenir

Par ailleurs, Airbus anticipe une forte hausse de la demande d'avions au niveau mondial dans les années à venir.

Ainsi, les études de marché conduites par le Groupe, prévoient un **quasi doublement de la flotte mondiale d'avions de passagers dans les 20 prochaines années.**

On passerait ainsi d'environ 23 000 appareils en circulation en 2025 à plus de 45 000 en 2045.

Les prévisions de croissance du trafic aérien en France

Selon la SNBC3 (stratégie nationale bas-carbone) qui représente la feuille de route climatique française, le trafic aérien devrait se stabiliser entre 2030 et 2050.

Évolution du trafic aérien **Mds passagers kilomètres**	2019	2030	2035	2040	2045	2050
Intérieur hexagone	16	12	11	10	10	10
Hexagone - OM & intra OM	37	43	39	39	42	45
International France (1 sens)	184	215	214	217	219	220
Total France (2 sens intérieur + 1 sens international)	237	270	264	266	271	275

Source : Ecologie.gouv.fr

Pourquoi ce phénomène ? Plusieurs facteurs sont de nature à influencer la demande d'avions commerciaux :

- **la croissance de la population mondiale et notamment de la classe moyenne :** la population mondiale ne cesse de croître et les classes moyennes (notamment en Inde et en Chine) sont de plus en plus nombreuses. D'ici 2045, la classe moyenne la plus susceptible de prendre l'avion pourrait compter 1,4 milliard de personnes supplémentaires (+34 %) ;
- **les migrations entrainant la massification des diasporas :** le nombre croissant de personnes ayant quitté leur pays d'origine pour une autre région du monde devrait également peser sur les déplacements en avion. Elle stimule déjà la demande de voyages familiaux ;
- **le développement des petits centres urbains et la recherche de connectivité :** les évolutions de l'urbanisation poussent les compagnies aériennes à étendre leur réseau au-delà des mégapoles traditionnelles, afin d'augmenter la part des vols directs entre des villes de petite et moyenne taille. Ces dernières se développent à un rythme nettement plus rapide que les grands centres. Parallèlement, le trafic sur les liaisons principales existantes devrait continuer de croître.

La combinaison de ces différents facteurs (entre autres) pourrait conduire à un doublement du trafic de passagers d'ici 2045 selon l'Association du transport aérien international.

Un enjeu fort autour du renouvellement de la flotte existante

À échéance 2045, toujours selon les projections d'Airbus, près de 20 000 appareils seraient livrés pour remplacer les avions actuellement en vol par des modèles plus récents. En parallèle, plus de 22 000 nouveaux appareils viendraient rejoindre la flotte existante, notamment pour répondre aux besoins du marché asiatique en pleine explosion.

Ce mouvement de renouvellement de la flotte est déjà en marche. Ainsi, les avions d'anciennes génération ne représentaient plus, fin 2025, que 61 % des avions en circulation dans le monde, contre 75 % en 2022.

La décarbonation du secteur aérien : un défi pour les prochaines décennies

Les émissions du secteur aérien aujourd'hui

À l'échelle mondiale, en 2019, le transport aérien représentait 2,5 % des émissions de CO_2 d'origine humaine[1]. Les vols internationaux constituant les deux tiers de ces émissions.

Cette même année, l'Agence européenne pour l'environnement estimait la part de l'aviation dans les émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union européenne à 3,8 %.

Selon l'État français, les émissions du secteur aérien domestique représentent actuellement 4,2 millions de tonnes équivalent CO_2 soit 3 % du total national de nos émissions[2].

L'impact climatique de l'aviation est principalement dû à deux facteurs :

- l'utilisation de kérosène (en tant que carburant des avions) qui émet du CO_2 ;
- les trainées de condensation qui, quand elles persistent et s'étendent, ont un effet réchauffant sur le climat.

Depuis les années 90, **les émissions de l'aviation à l'échelle mondiale et européenne ont progressé en valeur absolue sous l'effet de la croissance du trafic.**

Néanmoins, **dans le même temps, les émissions unitaires, c'est-à-dire par passager et kilomètre parcouru ont drastiquement baissé.**

Ce qui a permis de maintenir la part des émissions mondiales du transport aérien stable à 2 %. Ces améliorations sont principalement dues aux progrès technologiques intervenus à chaque nouvelle génération d'avions.

Le renouvellement de la flotte d'avions en circulation dans le monde est par conséquent l'un des leviers de la décarbonation du secteur aérien. C'est sur ce levier que le projet Saint-Eloi du futur a un rôle à jouer.

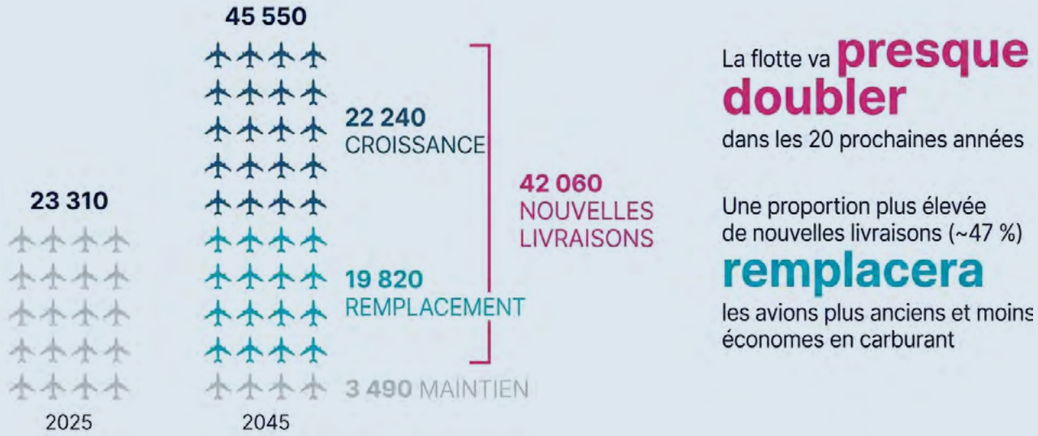
Pour en savoir +

Voir la fiche thématique sur **la décarbonation du secteur aérien** disponible sur le site de la concertation.

Participez également au débat thématique en ligne sur les enjeux de décarbonation du secteur aérien **le 10 décembre 2026.**

Demande d'avions de passagers entre 2026 et 2045

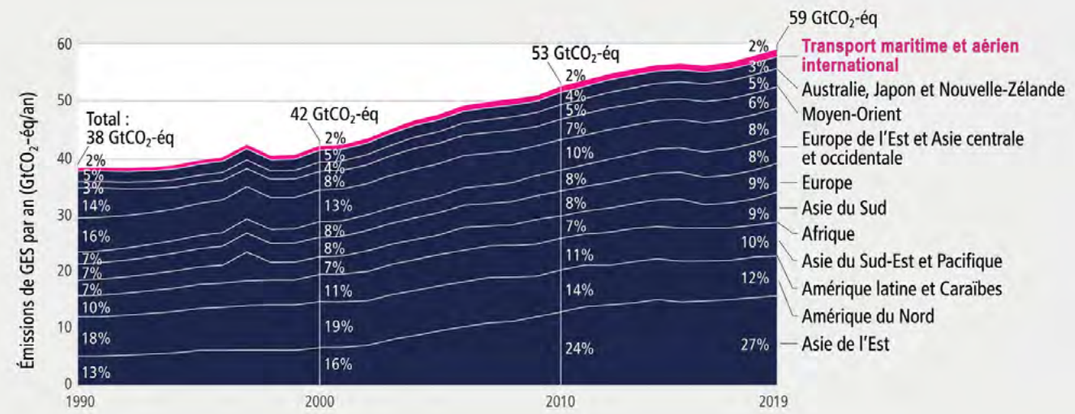
Flotte en service (nombre d'appareils)



Source : Global Market Forecast Airbus 2025 - Traduit à l'aide de l'IA.

1. Chiffre issu de la Feuille de route de l'aérien élaborée dans le cadre de l'article 301 de la loi climat et résilience (en cours d'actualisation), donnée limitée à la combustion. 2. Stratégie nationale bas-carbone n°3, juillet 2026 (Source : Citepa, Secten 2026).

Évolution des émissions de CO_2 par région du monde entre 1990 et 2019



Source : GIEC - Traduit à l'aide de l'IA.

Les objectifs du projet

Le projet Saint-Eloi du futur vise à s'appuyer sur l'écosystème existant de la Métropole toulousaine pour renforcer l'appareil productif d'Airbus avec une nouvelle usine performante et modulable dans le temps, intégrant un centre de Recherche & Développement.

Il répond ainsi à plusieurs enjeux stratégiques d'Airbus :

- **accompagner la montée en cadence de la production d'avions** du Groupe pour honorer ses engagements commerciaux et viser de nouvelles parts de marché, en fournissant les mâts réacteurs de ses futurs avions ;
- **permettre le développement de nouveaux produits innovants,** plus efficaces sur le plan énergétique et participant à la décarbonation du secteur aérien ;
- **contribuer à l'accélération du renouvellement de la flotte d'avions.** En effet, ce sont les mâts réacteurs qui permettent d'intégrer à l'avion les moteurs les plus récents qui sont les plus sobres en carburants.

Du 24 novembre 2026 au 16 février 2027

Les différentes solutions explorées à ce stade

Quelles solutions pourraient permettre de répondre aux objectifs d'Airbus et notamment à la montée en cadence de la production de mâts réacteurs ?
Ce chapitre présente les différentes pistes explorées par Airbus jusqu'ici (y compris l'hypothèse de non-réalisation du projet) et leur capacité à répondre, ou non, aux différents enjeux industriels, d'organisation du travail, humains, environnementaux et réglementaires.

Étendre un site existant d'Airbus

La solution répond à l'enjeu La solution répond partiellement à l'enjeu La solution ne répond pas du tout à l'enjeu	Enjeux industriels (dimensionnement, performance et évolutivité dans le temps de l'outil de production)	Enjeux d'accès aux compétences et d'organisation du travail	Enjeux humains liés au voisinage	Enjeux liés à l'environnement et au climat	Enjeux économiques et de souveraineté industrielle
Extension de l'usine Saint-Eloi historique à Toulouse	Airbus a conduit d'importants programmes de travaux depuis 2022, afin de moderniser l'usine Saint-Eloi historique qui produit actuellement les mâts réacteurs du Groupe. Le site a désormais atteint ses limites de production et ne peut plus s'étendre en surface.	Cette hypothèse permettrait de conserver une proximité avec le vivier de compétences (ressources humaines) et le réseau de sous-traitants / prestataires essentiels au fonctionnement d'une usine produisant des pièces de haute-technologie, comme les mâts réacteurs. Du point de vue de l'organisation du travail, la proximité avec les sites Airbus existants limiterait les temps de déplacement et faciliterait les échanges entre collègues.	**Cadre de vie des riverains** L'usine est située dans un environnement urbain dense, en plein centre de Toulouse (quartier des Minimes). **Mobilité** L'usine génère des trafics logistiques sur des voies de circulation sujettes aux congestions. Le problème du stationnement des ouvriers d'Airbus se pose également (un parking annexe est en cours de création). **Paysage** Les aménagements éventuels se feraient au détriment des espaces verts qui participent à la qualité de vie au travail des salariés, ainsi qu'à l'agrément paysager pour les riverains.	**Enjeux écologiques** Le site est déjà artificialisé. Les enjeux écologiques y sont limités. **Émissions de gaz à effet de serre liées à l'usine** La solution limiterait les possibilités de décarboner le process industriel du fait notamment de l'ancienneté des bâtiments. Le trafic lié aux flux logistiques serait accru. **Émissions de gaz à effet de serre liées au trafic aérien** La solution soutiendrait l'accroissement du rythme de livraison d'avions de nouvelle génération. Une partie des appareils serait destinée à remplacer la flotte existante par des avions émettant 20 % de CO_2 en moins.	**Économie locale** L'extension de l'usine conduirait au reversement de taxes aux collectivités locales. Des emplois supplémentaires seraient nécessaires pour accompagner l'augmentation des cadences de production. **Économie nationale** En soutenant les livraisons d'Airbus, la solution participerait au maintien et à l'accroissement des exportations françaises (et donc de l'excédent de la balance commerciale). Elle contribuerait aussi à maintenir la souveraineté industrielle française.
Extension du site Jean-Luc Lagardère à Blagnac	Le foncier du site présente une forme complexe et exiguë, rendant difficile l'optimisation des surfaces et des flux de production dans le cadre de la construction d'une nouvelle usine. Le site est soumis à des contraintes strictes (Plans de Servitudes Aéronautiques et Instrument Landing System) imposant des limites de hauteur dans le cadre de la construction des bâtiments en raison du cône de vol des avions circulant sur l'aéroport Toulouse-Blagnac. La moitié des terrains sont classés comme « non constructibles » au PLUi-H. Jean-Luc Lagardère est l'unique zone disponible, parmi les sites d'Airbus, pour de futurs projets d'aménagement nécessitant un accès direct aux pistes de l'aéroport ; ce qui n'est pas le cas pour les activités de production de mâts.		**Cadre de vie des riverains** Le voisinage du site présente une dominante industrielle avec de nombreuses entreprises et peu d'habitations. Le cadre de vie est marqué par la présence de la plateforme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac.	**Enjeux écologiques** Le site est déjà artificialisé. Les enjeux écologiques y sont limités. **Émissions de gaz à effet de serre liées à l'usine** La proximité avec les autres sites d'Airbus limiterait les distances de transport (flux logistiques) et les émissions de gaz à effet de serre associées. **Émissions de gaz à effet de serre liées au trafic aérien** La solution soutiendrait l'accroissement du rythme de livraison d'avions de nouvelle génération. Une partie des appareils serait destinée à remplacer la flotte existante par des avions émettant 20 % de CO_2 en moins.	

Du 24 novembre 2026 au 16 février 2027

Étendre un site existant d'Airbus (suite)

La solution répond à l'enjeu La solution répond partiellement à l'enjeu La solution ne répond pas du tout à l'enjeu	Enjeux industriels (dimensionnement, performance et évolutivité dans le temps de l'outil de production)	Enjeux d'accès aux compétences et d'organisation du travail	Enjeux humains liés au voisinage	Enjeux liés à l'environnement et au climat	Enjeux économiques et de souveraineté industrielle
Extension d'un site existant d'Airbus ailleurs en Europe	Après étude, aucun des sites existants d'Airbus en Europe, ne dispose de la surface et des caractéristiques nécessaires à la construction d'une usine adaptée à la fabrication de mâts réacteurs. La plupart d'entre eux font face aux mêmes limites de capacité que l'usine Saint-Eloi historique.	Cette solution ne permettrait pas de conserver la proximité avec le vivier de compétences nécessaire à la fabrication de mâts réacteurs présent uniquement sur l'agglomération toulousaine. S'éloigner de la Métropole toulousaine constituerait une difficulté majeure pour l'organisation de la production d'Airbus qui a besoin de demeurer proche de ses autres sites (notamment les lignes d'assemblage final) et de ses partenaires essentiels (motoristes...).	Variable selon le site considéré	**Enjeux écologiques** Tous les sites existants sont déjà artificialisés et présentent donc des enjeux écologiques plus limités qu'un site « vierge ». **Émissions de gaz à effet de serre liées au transport des mâts réacteurs** Cette solution alourdirait le bilan carbone de la production de mâts lié au transport dans la mesure où ces derniers seraient importés depuis un autre pays européen pour être assemblés sur les lignes d'Airbus dans l'agglomération toulousaine. **Émissions de gaz à effet de serre liées au trafic aérien** La solution soutiendrait l'accroissement du rythme de livraison d'avions de nouvelle génération. Une partie des appareils serait destinée à remplacer la flotte existante par des avions émettant 20 % de CO_2 en moins.	**Économie locale** Cette solution priverait la Métropole toulousaine (et la France) des retombées fiscales et des créations d'emplois associées au projet. Un autre territoire en bénéficierait. **Économie nationale** En soutenant les livraisons d'Airbus, la solution participerait au maintien et à l'accroissement des exportations françaises (et donc de l'excédent de la balance commerciale). Elle contribuerait aussi à maintenir la souveraineté industrielle française.

Créer une nouvelle usine

La solution répond à l'enjeu La solution répond partiellement à l'enjeu La solution ne répond pas du tout à l'enjeu	Enjeux industriels (dimensionnement, performance et évolutivité dans le temps de l'outil de production)	Enjeux d'accès aux compétences et d'organisation du travail	Enjeux humains liés au voisinage	Enjeux liés à l'environnement et au climat	Enjeux économiques et de souveraineté industrielle
Création d'une nouvelle usine dans la Métropole toulousaine Le site « Barquil 3 » à Cornebarrieu	Le site « Barquil 3 » est d'une surface suffisante (48 ha), facilement aménageable pour pouvoir y implanter des bâtiments modulaires et présente une bonne accessibilité (répondant aux besoins logistiques).	Le site permettrait de conserver une proximité avec le vivier de compétences (ressources humaines) et le réseau de sous-traitants / prestataires essentiels d'Airbus. Du point de vue de l'organisation du travail, la proximité avec les sites Airbus existants autour de l'aéroport limiterait les temps de déplacement et faciliterait les échanges entre collègues.	**Cadre de vie des riverains** Les terrains considérés sont bordés par un quartier résidentiel au sud et par les entrepôts logistiques d'Airlog à l'est. **Mobilité** L'usine génèrerait des flux qui viendraient s'ajouter aux flux existants. **Paysage** L'usine prendrait place au sein d'un vaste paysage ouvert et sur des terrains agricoles.	**Enjeux écologiques** Le site présente un certain nombre d'enjeux écologiques détaillés plus loin. Il s'agit d'un site naturel et agricole qu'il faudrait partiellement artificialiser. **Émissions de gaz à effet de serre liées à l'usine** La proximité avec les autres sites d'Airbus limiterait les distances de transport (flux logistiques) et les émissions de gaz à effet de serre associées. **Émissions de gaz à effet de serre liées au trafic aérien** La solution soutiendrait l'accroissement du rythme de livraison d'avions de nouvelle génération. Une partie des appareils serait destinée à remplacer la flotte existante par des avions émettant 20 % de CO_2 en moins. Cette solution à elle seule ne serait toutefois pas suffisante pour répondre à l'ensemble des enjeux de décarbonation du trafic aérien.	**Économie locale** L'extension de l'usine conduirait au reversement de taxes aux collectivités locales. Des emplois supplémentaires seraient nécessaires pour accompagner l'augmentation des cadences de production. **Économie nationale** En soutenant les livraisons d'Airbus, la solution participerait au maintien et à l'accroissement des exportations françaises (et donc de l'excédent de la balance commerciale). Elle contribuerait aussi à maintenir la souveraineté industrielle française.

Du 24 novembre 2026 au 16 février 2027

Créer une nouvelle usine (suite)

La solution répond à l'enjeu La solution répond partiellement à l'enjeu La solution ne répond pas du tout à l'enjeu	Enjeux industriels (dimensionnement, performance et évolutivité dans le temps de l'outil de production)	Enjeux d'accès aux compétences et d'organisation du travail	Enjeux humains liés au voisinage	Enjeux liés à l'environnement et au climat	Enjeux économiques et de souveraineté industrielle
Création d'une nouvelle usine ailleurs en France ou dans le monde	Le site serait sélectionné en fonction notamment de sa capacité à être aménagé pour répondre aux besoins de production d'Airbus.	Ce scénario entrerait en contradiction directe avec les besoins d'Airbus en termes de compétences et d'intégration économique. En effet, le bassin toulousain est le cœur névralgique de l'expertise aéronautique européenne. Éloigner le nouveau site d'excellence de la métropole reviendrait à couper Airbus d'un vivier de talents essentiel, mais aussi de partenaires importants (fournisseurs…). Former d'autres employés, ailleurs en France ou dans le monde, serait très long et potentiellement incompatible avec le planning du projet.	**Cadre de vie des riverains** Variable selon le site considéré. **Mobilité** Variable selon le site considéré. **Paysage** La création d'une usine de l'envergure du projet aurait un effet paysager qui pourrait être apprécié différemment selon son environnement immédiat.	**Enjeux écologiques** Variables selon le site considéré. **Émissions de gaz à effet de serre liées à l'usine** La distance avec les autres sites d'Airbus augmenterait les distances de transport (flux logistiques) et les émissions de gaz à effet de serre associées. **Émissions de gaz à effet de serre liées au trafic aérien** La solution soutiendrait l'accroissement du rythme de livraison d'avions de nouvelle génération. Une partie des appareils serait destinée à remplacer la flotte existante par des avions émettant 20 % de CO_2 en moins.	**Économie locale** Cette solution priverait la Métropole toulousaine des retombées fiscales et des créations d'emplois associées au projet. Un autre territoire en bénéficierait. **Économie nationale** En soutenant les livraisons d'Airbus, la solution participerait au maintien et à l'accroissement des exportations françaises (et donc de l'excédent de la balance commerciale). Elle contribuerait aussi à maintenir la souveraineté industrielle française.

Autres solutions

La solution répond à l'enjeu La solution répond partiellement à l'enjeu La solution ne répond pas du tout à l'enjeu	Enjeux industriels (dimensionnement, performance et évolutivité dans le temps de l'outil de production)	Enjeux d'accès aux compétences et d'organisation du travail	Enjeux humains liés au voisinage	Enjeux liés à l'environnement et au climat	Enjeux économiques et de souveraineté industrielle
Acheter des mâts réacteurs à des fournisseurs externes	En dehors des concurrents directs d'Airbus (Boeing, COMAC, Bombardier, Spirit), il n'existe pas de société disposant des compétences nécessaires pour produire les mâts réacteurs qui constituent des pièces de haute technologie. Airbus souhaite conserver la maîtrise de cette production stratégique en interne. En effet, le mât réacteur participe directement à la performance des avions. Sa fabrication repose sur un savoir-faire de pointe (maîtrise de matériaux complexes) qu'Airbus souhaite protéger.	Cette solution ne s'appuierait pas sur les compétences disponibles au sein de la métropole toulousaine qui sont sans équivalent au niveau mondial. En se privant de la maîtrise de ce processus industriel, Airbus serait moins en mesure de garantir les meilleurs niveaux de qualité et de sécurité de ses produits.	Variable selon le site considéré	Idem ci-dessus	**Économie locale** Cette solution priverait la Métropole toulousaine des retombées fiscales et des créations d'emplois associées au projet. **Économie nationale** En soutenant les livraisons d'Airbus, la solution participerait au maintien et à l'accroissement des exportations françaises (et donc de l'excédent de la balance commerciale). Mais la souveraineté industrielle française ne serait plus garantie.
Ne rien faire Option « 0 »	L'option zéro, consistant à ne pas accroître la production de mâts réacteurs et à étaler les livraisons, est incompatible avec les engagements commerciaux d'Airbus. Il est donc probable que des parts de marché seraient prises par d'autres avionneurs qui viendraient répondre à la demande. De ce point de vue, faire évoluer l'outil de production est une nécessité absolue.	Cette solution ne permettrait pas d'équilibrer la production de mâts réacteurs entre l'usine historique de Saint-Eloi et un second site de production.	Dans cette hypothèse, les effets de la production de mâts réacteurs au centre-ville de Toulouse resteraient inchangés (voir plus haut).	**Émissions de gaz à effet de serre liées au trafic aérien** Dans ce cas de figure, la production d'avions du Groupe Airbus n'augmenterait pas, alors que la production mondiale continuerait probablement de croître avec des avions fournis par d'autres avionneurs. De son côté, Airbus serait moins en mesure d'accompagner l'accélération du renouvellement de la flotte aérienne pour émettre moins de CO_2.	**Économie locale** Renoncer à créer une nouvelle usine aurait des conséquences économiques importantes pour Airbus et ses salariés, mais aussi, par ricochet, pour l'ensemble de la Métropole toulousaine (perte nette de création d'emplois, baisse de compétitivité et renoncement à de nouveaux marchés, limitation des commandes auprès des prestataires et sous-traitants, etc.) **Économie nationale** La contribution d'Airbus à la balance commerciale n'augmenterait pas. De plus, en se privant d'un nouvel outil d'innovation (cf. création d'un centre de R&D au sein de l'usine), Airbus serait moins en mesure d'innover pour assoir la souveraineté industrielle de la France dans le domaine aéronautique.



Pourrait-on construire des avions sans mâts réacteurs ?

Airbus aurait aussi pu imaginer se passer de mâts réacteurs dans la construction de ses avions. Cependant, quels que soient les avions, la présence des mâts est indispensable d'un point de vue aérodynamique.

En effet, il faut notamment :

- éloigner le moteur de la voilure ou du corps de l'avion pour assurer les écoulements aérodynamiques, c'est-à-dire le déplacement de l'air autour et sur les différentes parties de l'avion en mouvement ;
- protéger l'avion des effets de la propulsion (charges mécaniques, vibrations, bruit, température...).

C'est pourquoi, même les avions dits « du futur » conservent 2 mâts réacteurs.

Les raisons ayant conduit à envisager le site « Barquil 3 » sur Cornebarrieu



La localisation du site

Au regard de cette analyse, l'hypothèse aujourd'hui étudiée de manière approfondie par Airbus est celle de l'implantation d'une nouvelle usine sur la commune de Cornebarrieu, dans le secteur dit « Barquil 3 » (terme employé dans le Plan local d'urbanisme de Toulouse Métropole) en limite de Colomiers.

Propriété d'Airbus, les terrains considérés forment un ensemble de 48 ha d'un seul tenant.

Ses principaux atouts

Le site présente plusieurs atouts dans la perspective d'y développer un projet d'usine :

- **sa topographie** plane et **sa superficie** permettent d'envisager une optimisation des surfaces et des futurs bâtiments (pas de pertes d'espace...) ;
- **sa localisation face aux entrepôts d'Airlog** (exploités par Daher, mais utilisés principalement par Airbus) est de nature à faciliter et à fluidifier les opérations logistiques d'Airbus, tout en diminuant le trafic de poids lourds ;
- son inscription en **continuité d'une zone à dominante industrielle** présente une cohérence urbanistique, comme en atteste le PLUi-H de Toulouse Métropole (voir plus loin) ;
- en dépit de sa proximité de l'aéroport de Blagnac, le site n'est soumis à **aucune servitude aéronautique ;**
- sa proximité avec les autres usines d'Airbus pourrait permettre de **limiter** également **les temps de déplacement et les trafics** associés et d'optimiser les possibilités et les moyens dédiés à la livraison des pièces.



Les composantes du projet

Mi-2026, Airbus a fait appel à un groupement de maîtrise d'œuvre (architecte, paysagiste...) pour l'aider à définir des hypothèses d'aménagement d'une nouvelle usine sur le site de Cornebarrieu. Les premiers partis pris présentés dans ce chapitre sont susceptibles d'évoluer de façon significative à la faveur de l'intégration des enseignements des études techniques (en cours) et de la concertation préalable.

L'usine projetée

Le cahier des charges d'Airbus

Se basant sur l'expérience de plusieurs dizaines d'années d'exploitation de l'usine de Saint-Eloi historique, mais aussi sur les objectifs stratégiques du Groupe décrits plus haut, les équipes d'Airbus ont listé les besoins relatifs à la construction d'une nouvelle usine.

Les principaux éléments du cahier des charges sont repris dans le tableau ci-dessous.

Performance et modernité

La conception de l'usine devrait permettre l'utilisation **des meilleurs équipements et standards de production actuellement disponibles** et ainsi favoriser la montée en cadence de la production.

La production de mâts réacteurs supposant l'emploi de machines très lourdes, situées au niveau du sol pour être parfaitement stables, les bâtiments de l'usine devraient être de plein pieds et plats.

Modularité dans le temps

À l'image de l'usine Saint-Eloi de Toulouse, en exploitation depuis plus de 100 ans, la nouvelle usine envisagée devrait être capable d'évoluer, de s'adapter.

Il s'agit de proposer **une architecture du site la plus flexible et modulaire possible** pour lui permettre de durer autant de temps, en montant progressivement en cadence et en intégrant les évolutions technologiques et digitales à venir dans les prochaines décennies.

Respect du voisinage

Qu'il s'agisse des habitants des communes ou des entreprises proches et de leurs salariés, Airbus souhaite que sa nouvelle usine respecte ses voisins et qu'elle apporte une plus-value au territoire. Les mesures actuellement mises en œuvre autour de Saint-Eloi historique destinées notamment à fluidifier le trafic, à réduire les émissions sonores, etc. pourraient notamment être adaptées sur le nouveau site. **L'intégration architecturale et paysagère** sera également importante.

Accessibilité du site

Le site devrait être accessible à la fois pour les besoins logistiques et ceux des futurs salariés. Un accès en transport en commun et via les mobilités douces (vélo, marche...) est notamment attendu.

Prise en compte des enjeux écologiques et climatiques

Conformément à ses engagements de développement durable (cf. sa **feuille de route High5+** décrite dans l'encadré ci-dessous), Airbus souhaiterait disposer d'un appareil de production le plus décarboné possible.

Le projet serait développé selon le cahier des charges des bâtiment durables **(Sustainable Building Referential - SBR)** qu'Airbus applique à toutes ses constructions industrielles ou tertiaires. Ce cahier des charges va au-delà de la réglementation actuellement en vigueur en Europe et en France (cf. Réglementation environnementale RE2020 applicable depuis le 1er mai 2026 en remplacement de la réglementation thermique RT2012). Il comprend 39 critères et met l'accent sur 10 catégories : la consommation d'énergie, l'émission de carbone, la gestion de l'eau, les ressources et les déchets, la pollution, la biodiversité, l'adaptation au climat, la mobilité, l'inclusion et le bien-être et enfin les attentes des utilisateurs.

Bien-être et sécurité au travail

La création d'une usine de dernière génération devrait offrir aux salariés un cadre de travail attractif et performant pensé pour garantir leur sécurité et accroître leur qualité de vie au travail. **Luminosité, acoustique, confort thermique, circulation, ergonomie...** sont autant de paramètres à prendre en compte.

Les équipements et services présents sur le nouveau site pourraient également bénéficier aux salariés des sites existants d'Airbus localisés autour de l'aéroport.

Pour en savoir +

Sur le cahier des charges des bâtiments durables d'Airbus et la manière dont il pourrait s'appliquer au projet Saint-Eloi du futur : consultez la fiche thématique "Construction durable" sur le site internet de la concertation.

Le programme High5+, c'est quoi ?

Inscrit dans la "Vision 2030" d'Airbus pour réduire durablement son empreinte environnementale, High5+ est un programme alliant performance environnementale, tout en garantissant la pérennité de ses activités.

Il fixe des objectifs de réduction significatifs sur ses sites de production (en valeur absolue par rapport à 2015) à travers cinq indicateurs clés : l'énergie, les émissions de CO_2, la consommation d'eau, les composés organiques volatils (COV) et les déchets.

Réduire l'empreinte environnementale de nos activités

Objectifs à horizon 2030 par rapport aux émissions et consommations de 2015

CO_2	**-63** % d'émissions de CO_2	
Énergie	**-20** % d'énergie achetée	
Déchets et matières premières	**-20** % de déchets collectés	**0** %de mise en décharge et 0 % d'incinération sans valorisation énergétique
Eau	**-25** % de prélèvements d'eau	
COV* et émissions atmosphériques	**0** % d'impact, en absorbant progressivement les effets liés à la montée en cadence de la production	

* Composés organiques volatils - Source : Airbus - Traduit à l'aide de l'IA.

Pour en savoir +

Pour en savoir plus, consultez le lien suivant (en anglais)
https://www.airbus.com/en/sustainability/environment-0/resources-and-circularity/adopting-a-lifecycle-approach

Du 24 novembre 2026 au 16 février 2027

Les composantes de l'usine

Pour répondre aux objectifs du projet, la nouvelle usine devrait accueillir tous les moyens techniques permettant le développement et la production des futurs mâts réacteurs d'Airbus.

Elle pourrait notamment intégrer :

- **une zone de production des pièces élémentaires** composant le mât réacteur regroupant des activités d'usinage, tôlerie, soudure… ;
- **une zone d'assemblage** des pièces élémentaires, autrement dit les lignes d'assemblage des mâts réacteurs ;
- **une zone de réparation des mâts réacteurs** « après-vente » ;
- **un centre de recherche et développement** (R&D) ;
- **un centre logistique** avec des espaces dédiés au stockage et à l'approvisionnement des lignes de production regroupant des activités de réception, d'expédition… ;
- **des bâtiments tertiaires :** bureaux, vestiaires / sanitaires, salles de pause, zone d'accueil des clients (showroom), les locaux du Comité social d'entreprise, les locaux syndicaux… ;
- **d'autres espaces à destination des salariés :** restaurant d'entreprise, salles de sport, infirmerie… ;
- **une zone de formation** des nouveaux opérateurs ;
- **des espaces de stationnement** pour les véhicules personnels et les deux roues (les premières hypothèses prévoient l'éventualité d'un parking silo) ;
- une zone de stationnement et de **recharge électrique** des engins industriels (nacelle, chariot, élévateur…) ;
- **une zone de stockage et de tri des déchets** avant leur évacuation vers les filières adaptées ;
- **une zone dédiée à la maintenance** des outils et machines de production ;
- **des locaux techniques ;**
- **une caserne de pompiers** (privée, propre à Airbus) ;
- **un poste d'accueil et de surveillance du site.**

Plan masse provisoire de l'usine projetée



Source : WSP KARDHAM LANDFORMA

Les premiers partis-pris du projet architectural et paysager

À ce stade, ni le plan d'aménagement, ni le design de l'usine ne sont précisément définis. Airbus souhaite néanmoins partager avec le public les premiers partis pris qui pourraient être proposés pour le site.

Une conception horizontale, plutôt que verticale

Le complexe industriel de Saint-Eloi du futur serait conçu selon un principe d'horizontalité de manière à pouvoir déployer des machines très lourdes qui, pour des raisons de stabilité, doivent impérativement reposer au niveau du sol.

Ce principe d'horizontalité répond également aux limites réglementaires de hauteur des bâtiments imposée par la proximité de l'aéroport de Toulouse. En effet, les avions au décollage ont besoin d'un espace aérien bien dégagé.

Ainsi, au regard des réglementations d'urbanisme en vigueur, **la hauteur des bâtiments ne dépasserait pas 18 mètres.**

Vue d'architecte provisoire de l'usine



Visuel non contractuel - Source : WSP KARDHAM LANDFORMA

Pour en savoir +

Inscrivez-vous à l'atelier du 17 décembre 2026 à Colomiers où sera notamment abordé le sujet de l'insertion paysagère de l'usine. Renseignements pratiques et inscription sur le site de la concertation.

Végétalisation du site



Source : WSP KARDHAM LANDFORMA

Un équilibre entre espaces bâtis et espaces naturels

Les premières hypothèses d'aménagement reposent sur la création d'une couronne verte tout autour du site qui serait complétée par des espaces paysagers au sein de l'usine.

L'objectif d'Airbus est de limiter au maximum les surfaces imperméabilisées en concentrant les constructions. Ainsi, à l'issue de la seconde phase d'aménagement, **45 % des surfaces pourraient demeurer non imperméabilisées.** Sont inclus dans ce calcul les espaces non construits ou paysagers.

Une valorisation du capital naturel existant

Certains espaces, composés de haies et bosquets existants - donc déjà mâtures - seraient renforcés par l'ajout d'arbres. Ce qui permettrait également de créer des connexions écologiques.

De petites noues seraient aussi mises en place pour favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluie, favorisant ainsi de recharger la nappe phréatique. Elles participeraient également à la qualité paysagère du site et au bien-être de ses occupants.

Les zones interdites de construction, du fait par exemple de la présence de la canalisation de gaz dévoyée, pourraient servir de corridors biologiques pour la faune.

Un recul vis-à-vis des lieux mitoyens (cimetière, résidences, route)

Tout autour du site, des aménagements paysagers prenant la forme d'une **couronne verte de 15 à 80 mètres d'épaisseur composée de haies épaisses, bosquets, prairies** permettraient de maintenir un recul entre l'usine et les bâtiments voisins (habitations, cimetière...). La végétation servirait dans le même temps d'écran acoustique et de refuge pour la biodiversité.

Des aménagements paysagers pourraient être proposés en concertation avec les riverains et les communes.

Les images, en page suivante, traduisent une première approche des plantations au sud du site qui s'étendraient entre les parkings silo et les premières habitations sur une cinquantaine de mètres de profondeur.

Vue sur les parkings silo depuis les habitations riveraines du site au sud à horizon 2035 (moment de la plantation des arbres)



Vue sur les parkings silo depuis les habitations riveraines du site au sud à horizon 2055



Source : WSP KARDHAM LANDFORMA

Le fonctionnement de l'usine

Vers une usine conforme aux standards de l'Industrie 5.0

Dans le cadre de son projet, Airbus vise le déploiement des standards actuels de l'Industrie 5.0. qui place au centre de l'activité industrielle :

- **l'humain.** La technologie ne remplace pas le travailleur mais l'assiste. Les robots collaboratifs (cobots) et l'IA libèrent les employés des tâches pénibles ou répétitives pour valoriser leur créativité et leur capacité à prendre des décisions ;
- **la protection de l'environnement.** L'industrie 5.0 favorise l'économie circulaire, réduit la consommation d'énergie, limite les déchets et diminue drastiquement l'empreinte carbone de la production ;
- **la résilience face aux crises majeures.** Elle repense les chaînes d'approvisionnement (supply chains) et l'outil de production pour mieux résister aux crises futures (sanitaires, géopolitiques ou climatiques).

Pour en savoir +

Consultez la notice d'information « Industrie 5.0 : Vers une industrie européenne durable, centrée sur l'humain et résiliente » (2021) disponible sur le site de l'Office des publications de l'Union européenne op.europa.eu

Lien direct ici :
https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/468a892a-5097-11eb-b59f-01aa75ed71a1/



L'utilisation de moyens automatisés (robotique collaborative, véhicules autonomes, robots autonomes...) est envisagée pour optimiser les flux. En termes de digitalisation, les technologies de simulation devraient être significativement renforcées pour obtenir un jumeau numérique de l'usine. Un jumeau numérique (digital twin en anglais) est une réplique virtuelle dynamique et interactive d'un objet, d'un processus, d'un système ou d'un environnement physique. D'autres moyens digitaux tels que Internet of Things (objets connectés) ou l'Intelligence Artificielle (IA) pourraient être utilisés pour certaines applications.

Un fonctionnement continu, avec un rythme réduit, la nuit et le week-end

À ce stade du projet, Airbus imagine un fonctionnement de sa nouvelle usine proche de celui de Saint-Eloi historique, à savoir : 7 jours sur 7, 24h/24 avec toutefois un rythme réduit, la nuit et le week-end (une seule équipe mobilisée). Les employés travailleraient en 3 x 8 heures ou 2 x 9 heures selon les postes.

Cette organisation du travail limiterait le nombre de personnes présentes sur le site en même temps.

Flux de circulation à l'intérieur de l'usine

L'entrée du site s'effectuerait par l'angle sud-est, au niveau du rond-point existant, sur la M63E.

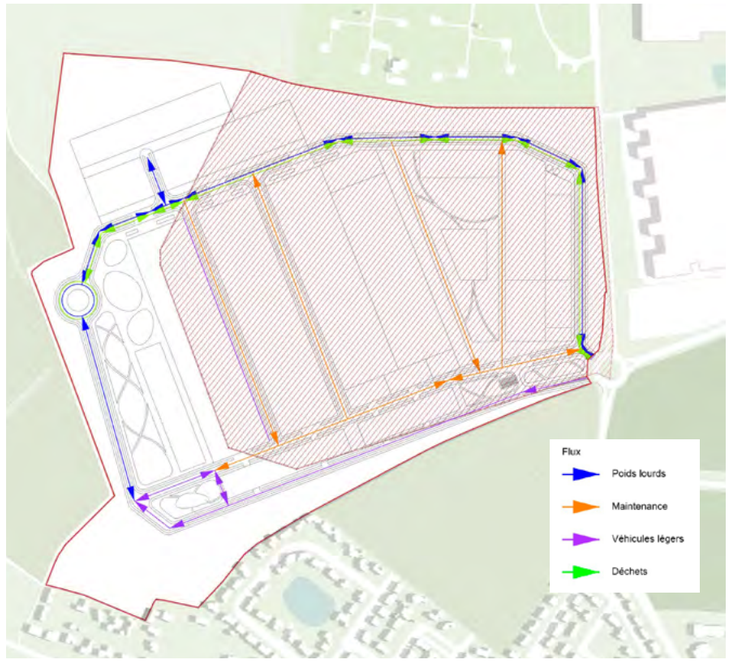
Un parvis aménagé créerait un espace tampon largement végétalisé pour abriter les différents flux d'accès (piétons, vélos, voitures salariés et visiteurs, navettes intersites).

Les flux de circulation dans l'enceinte de l'usine seraient clairement séparés. Les mobilités douces favorisées et protégées.

La distribution interne des voies serait articulée selon un principe de hiérarchisation et ségrégation :

- **une voie de desserte périphérique** dédiée à la logistique et maintenance, ainsi qu'aux quais de déchargement et cours logistiques de desserte ;
- **un maillage de voies perpendiculaires** desservant chaque façade de chaque bâtiment pour faciliter petites livraisons et maintenance ;
- **une trame végétale de voies piétonnes** bordées d'espaces aménagés pour accompagner les circuits piétons et relier les postes de travail aux bâtiments de service (poste de garde, autres entrées piétonnes, vestiaires, parkings, infirmerie, restaurant d'entreprise).

Principes d'organisation des flux de circulation internes à l'usine



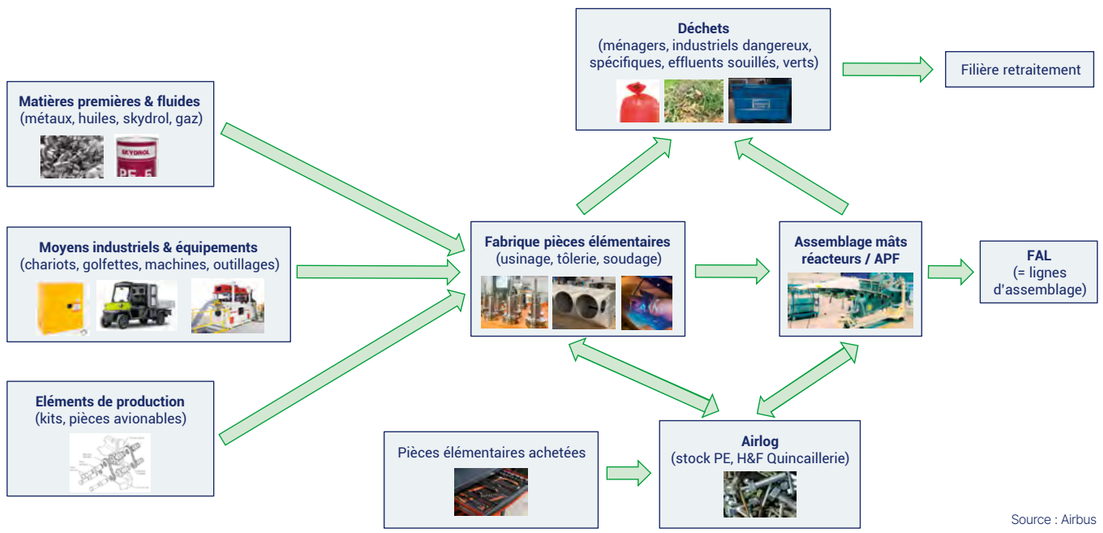
Source : WSP KARDHAM LANDFORMA

Principe de circulation des matériaux

De manière générale, la nouvelle usine permettrait de fabriquer des pièces élémentaires (principalement à partir de matières premières : métaux...) qui seraient ensuite assemblées avec d'autres pièces achetées pour former des mâts réacteurs. Ces derniers seraient ensuite transportés jusqu'aux lignes d'assemblage final d'Airbus.

Le schéma ci-dessous résume les principaux flux entrants et sortants de l'usine.

Principaux flux entrants et sortants au sein de l'usine



Source : Airbus

Le raccordement électrique

À ce stade des études, les besoins électriques de l'usine sont estimés à 12 mégawattheures/an soit l'équivalent de la consommation de moins de 2 200 foyers, c'est-à-dire une municipalité comme Merville (31) ou Gratentour (31). Pour assurer la continuité de la production, Airbus a demandé à Enedis d'étudier la création de 2 alimentations Moyenne Tension HTA 20 000 volts : une alimentation principale et une alimentation de secours.

Ces liaisons pourraient être raccordées à 2 postes sources existants en empruntant des cheminements distincts :

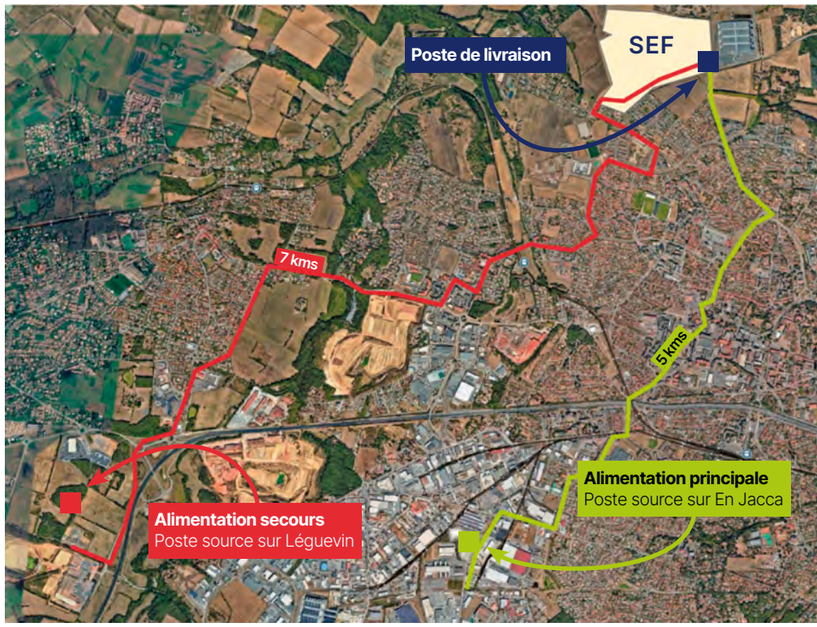
- le poste source sur lequel serait raccordé l'alimentation principale est situé sur la commune de **Colomiers,** secteur "En Jacca", à environ 4,5 km du site du projet ;
- l'alimentation de secours serait raccordée au poste source situé sur la commune de **Léguevin,** à 6 km du site d'implantation potentiel.

Les tracés de raccordement ne sont pas définis à ce jour. Si le projet se poursuit après la phase de concertation préalable, les tracés seront élaborés sur la base notamment du plan d'aménagement définitif de l'usine et en application de la démarche Éviter – Réduire – Compenser visant à limiter au maximum les effets sur l'environnement (voir partie 5).

Les deux liaisons seraient souterraines sur tout leur tracé : elles seraient enfouies à environ 90 cm de profondeur. Elles cheminaient sous la voirie, les trottoirs ou les accotements.

Leurs longueurs respectives pourraient être de l'ordre de 7 km pour l'alimentation principale et 8 km pour l'alimentation de secours, en fonction des tracés définitifs qui restent à établir par Enedis lors de la phase d'étude de réalisation.

Premières hypothèses de raccordement de l'usine SEF



Source : Enedis

ENEDIS
L'ELECTRICITE EN RESEAU

Enedis est une entreprise de service public, gestionnaire du réseau de distribution d'électricité, qui emploie 42 000 personnes. Au service de 38,8 millions de clients, elle développe, exploite, modernise 1,4 million de kilomètres de réseau électrique basse et moyenne tension (230 et 20 000 volts) et gère les données associées. Enedis réalise les raccordements des clients, le dépannage 24h/24, 7J/7, les opérations de comptage d'électricité (production et consommation) et toutes les interventions techniques.

Intervenant pour le compte des collectivités locales, propriétaires des réseaux, elle est indépendante des fournisseurs d'énergie qui sont chargés de la vente et de la gestion du contrat de fourniture d'électricité.

Si le projet se concrétise, Enedis sera chargé de réaliser le raccordement de l'usine d'Airbus au réseau de distribution électrique, conformément à sa mission de service public.

www.enedis.fr

Le phasage et le planning du projet

Une construction envisagée en 2 phases

Aujourd'hui, Airbus envisage la construction de sa nouvelle usine en 2 phases successives pour soutenir sa montée en charge progressive.

Première phase, à l'horizon 2031

La première phase de l'usine pourrait être opérationnelle à horizon 2031 pour soutenir et renforcer la production de pièces élémentaires (composants du mât) et entamer la production en série de nouvelles versions de mâts réacteurs.
Ces derniers viendraient alors équiper des avions de la gamme existante (A320, A330, A350 et A220) et/ou de nouveaux modèles d'avions Airbus.

Les premiers bâtiments seraient implantés sur les terrains prévus par le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi-H) de Toulouse Métropole pour accueillir une activité industrielle de production, au travers de l'Opération d'aménagement programmée « Barquil 3 ».

Les bâtiments créés seraient par ordre de priorité :

- dès le démarrage de l'activité (à horizon 2031) : les premiers bâtiments de service (poste d'accueil, infirmerie, parkings provisoires…), le centre de Recherche & Développement, les toutes premières zones de production (assemblage, pièces élémentaires), une zone logistique limitée ;
- seraient ensuite progressivement ajoutés : d'autres bâtiments de service (parking silo, restaurant…), de nouvelles zones de production, d'autres infrastructures logistiques, la zone de réparation des mâts, la zone de maintenance des outils et machines, etc. (voir le phasage du chantier dans la partie 5).

Deuxième phase, à l'horizon 2037

La création de la seconde phase de l'usine nécessiterait au préalable la révision du PLUi-H de Toulouse Métropole.

Elle pourrait entrer en fonction à l'horizon 2037 et permettrait d'accroître progressivement (sur plusieurs années, voire décennies) la cadence de production des mâts réacteurs, jusqu'à assurer la totalité de la production des mâts d'Airbus. Les pièces fabriquées équiperaient en particulier les modèles des nouveaux programmes d'avions d'Airbus.

Quelle serait la durée de vie de l'usine ainsi créée ?

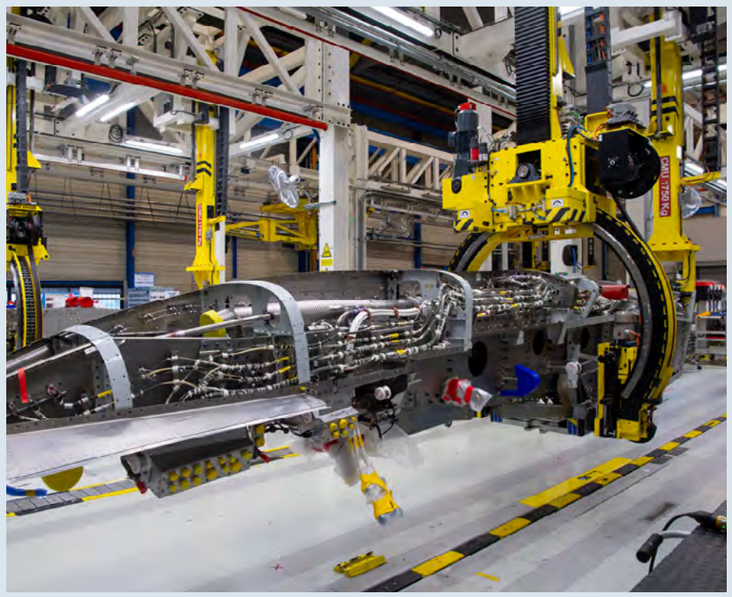
L'objectif d'Airbus est de créer une usine qui, comme son aînée de St-Eloi historique, puisse traverser le temps. Elle est pensée avec une architecture flexible et modulaire pour durer sur le très long terme. Sa durée de vie cible est à l'échelle de la centaine d'années.

Que deviendrait le site de Saint-Eloi historique, en cas de réalisation du projet SEF ?

Le projet Saint-Eloi du futur n'a pas pour objectif de remplacer la production de l'usine de Saint-Eloi historique à court ou moyen terme. Il est là pour la soutenir et permettre une augmentation des cadences.

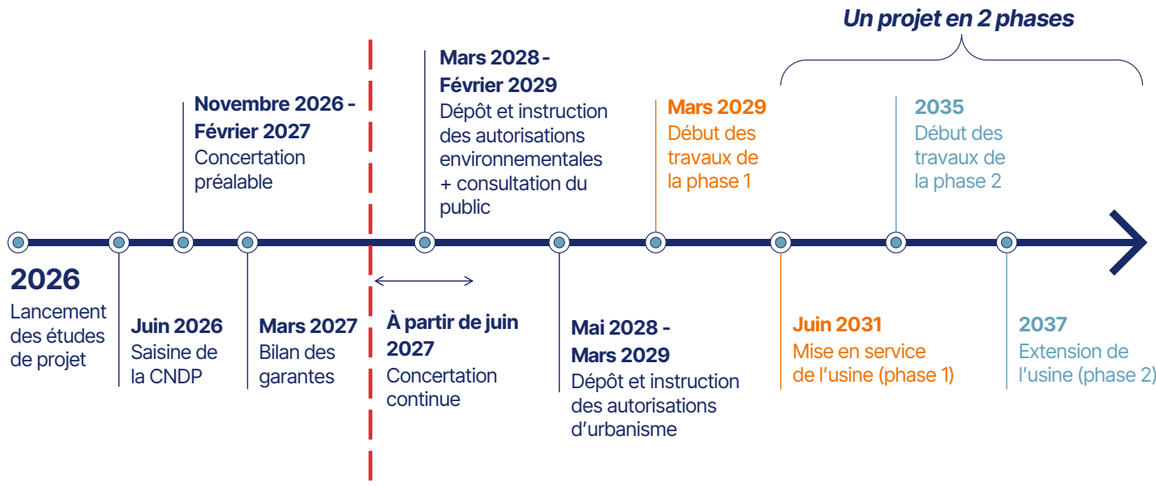
En cas de réalisation du projet, les modèles de mâts réacteurs actuellement produits sur le site historique continueraient à l'être, tant que les programmes actuels (A320, A330, A350) perdureront. Soit vraisemblablement pendant plusieurs décennies.

Compte tenu de sa localisation proche des pistes de l'aéroport, il est en revanche probable que les activités du site Saint-Eloi Satellite soient transférées assez rapidement vers Saint-Eloi du futur. Les surfaces ainsi libérées pourraient ainsi être attribuées aux lignes d'assemblage d'Airbus.



Planning indicatif

Selon le planning indicatif, les travaux de la première phase pourraient débuter en 2029, sous réserve des résultats de la concertation préalable (voir ci-dessous) et de l'obtention des autorisations environnementales nécessaires. Cette deuxième phase prévoit notamment de nouveaux bâtiments de production, de nouveaux bâtiments tertiaires, l'agrandissement de la zone logistique et l'extension du restaurant, des parkings, etc.



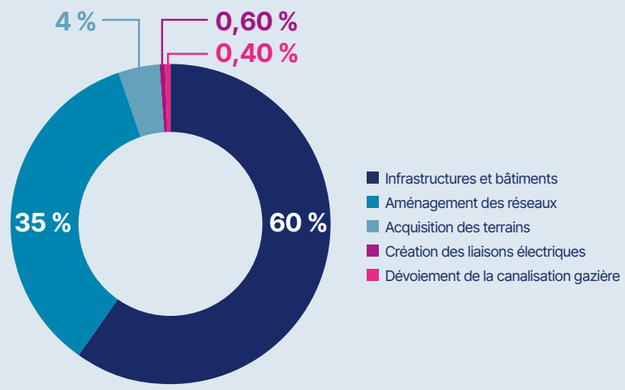
Mai 2027 : Décision d'Airbus de poursuivre (ou non) son projet à l'issue de la concertation

L'investissement et son financement

Le coût global du projet est aujourd'hui estimé à **environ 900 millions d'euros** comprenant : les infrastructures et bâtiments (60 %), l'aménagement des réseaux (35 %), l'acquisition du terrain (4 %), la création des liaisons électriques (0,6 %) et le dévoiement de la canalisation gazière (0,4 %).

Cet investissement serait financé par les fonds propres d'Airbus et un recours à l'emprunt, dans des proportions restant encore à définir.

Répartition des coûts d'investissement



Source : Airbus

Le site “Barquil 3” à Cornebarrieu

Airbus étudie actuellement la possibilité d’implanter une nouvelle usine sur des terrains situés à Cornebarrieu, face aux entrepôts existants d’Airlog.

Ce chapitre présente plus en détail ce site appelé « Barquil 3 » à Cornebarrieu dans son état initial, avant tout projet d’aménagement.

L’environnement naturel

Milieux, habitats, faune et flore

Les terrains considérés pour l’implantation de l’usine se composent de milieux ouverts, avec plusieurs parcelles de cultures à l’ouest et une friche herbacée à l’est.

Cette dernière se caractérise par une dominance d’espèces mésophiles de graminées : il s’agit de plantes qui s’épanouissent dans des milieux ni trop arides, ni trop saturés d’eau.

Au centre et sur les pourtours du site, se trouvent des haies champêtres composées d’essences arborées (Orme, Sureau noir, Chêne pédonculé, Églantier commun…).

Cartographie des habitats naturels et semi-naturels représentés au sein de l’aire d’étude



Source : Airbus - Naturalia - Cartographe : MM - Google satellite - Juin 2025

Aire étude

Habitats naturels et semi-naturels

- 31.81 - Fourrés médio-européens
- 31.831 - Ronciers
- 38 - Bandes enherbées
- 81 x 38.2 - Végétation de Ray-grass
- 82.1 - Cultures
- 84.2 - Haies champêtres
- 84.2 - Haies ornementales
- 87.1 - Friches herbacées mésophiles
- 87.1 - Friches thermophiles
- 89.22 - Fossés
- Arbre isolé



Pour en savoir +

Pour en savoir plus sur les enjeux environnementaux :

Participez à l’atelier du 17 décembre à Colomiers

Friche bordée de haies

Faune et flore

Les milieux présents sont communs et/ou peu diversifiés.

Aucune espèce floristique protégée et/ou patrimoniale n’a été identifiée sur l’aire d’étude. Le caractère agricole du site est peu propice au développement d’une flore diversifiée.

En revanche, **plusieurs espèces d’oiseaux** ont été recensées lors des visites de terrain, dont certaines sont protégées. C’est le cas notamment de l’Élanion blanc (rapaces), des cisticoles des joncs (passereaux) et des Tourterelles des bois.

Les principaux enjeux sur la faune et la flore se concentrent autour des haies champêtres présentes au centre et aux bordures nord et sud de l’aire d’étude, car elles constituent un habitat de nidification potentiel. En limite nord-ouest du site, un arbre pourrait aussi constituer un gîte favorable aux chauves-souris arboricoles.

S’il poursuit son projet, Airbus devra produire une étude d’impact environnemental ainsi qu’une demande de dérogation espèces protégées destinées à identifier ses effets potentiels, de même que les mesures d’évitement, de réduction et de compensation adaptées (voir partie 5).

Nature des sols

Par ailleurs, les terrains considérés pour implanter l’usine sont de nature argileuse et donc sensibles au phénomène de **retrait-gonflement des argiles.** La mise en place de mesures constructives spécifiques pourrait donc s’avérer nécessaire.

Eau et zones humides

Situé à 500 m au nord-ouest du site, l’Aussonnelle et ses rives sont classées en Zone d’intérêt faunistique et floristique de type 1 (ZNIEFF type 1).

Les autres cours d’eau les plus proches sont localisés à plus de 5 km du site. L’expertise de terrain a confirmé **l’absence de zone humide** sur l’aire d’étude. Et le site n’est pas soumis à un aléa d’inondation. Il est surélevé d’environ 25 mètres par rapport à la plaine alluviale de la Garonne où se trouve l’aéroport de Toulouse Blagnac.

Une étude hydrogéologique est en cours pour étudier les caractéristiques de la nappe phréatique au droit du site. Elle doit permettre d’identifier précisément la profondeur et le sens d’écoulement de la nappe.





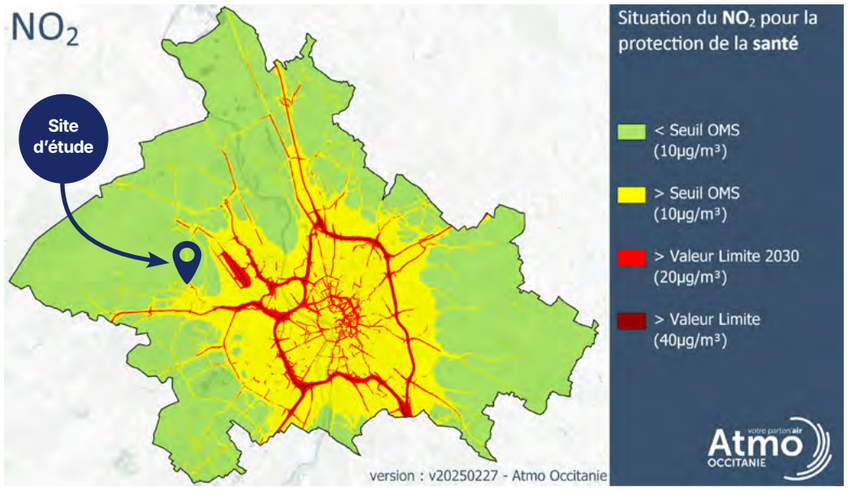


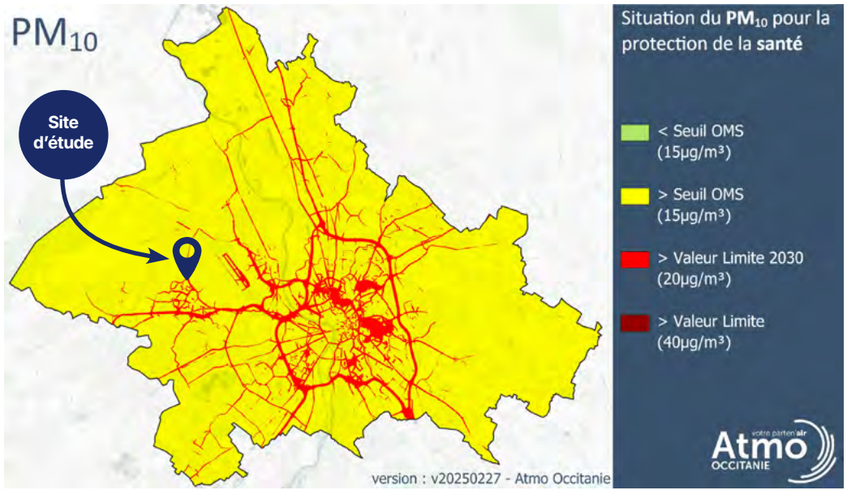
Qualité de l'air

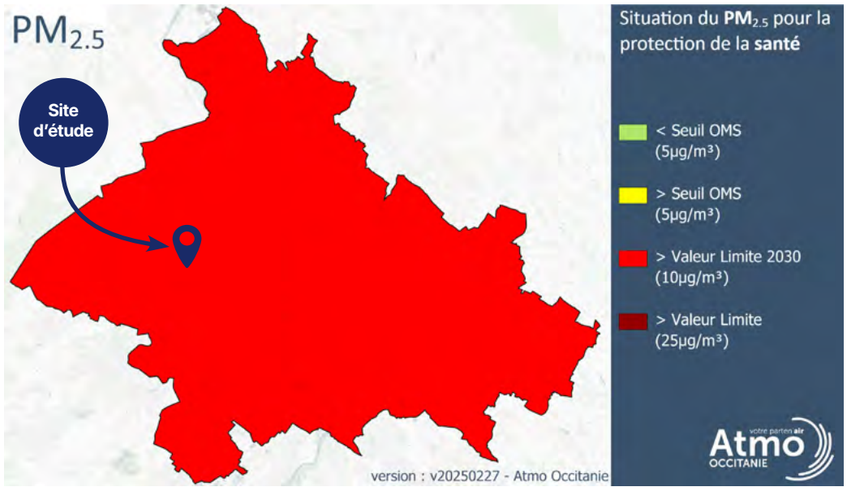
Les mesures réalisées en 2024 sur Toulouse et sa périphérie par ATMO Occitanie (l'Observatoire chargé de la surveillance de la qualité de l'air) montrent que le site présente une qualité de l'air satisfaisante concernant le dioxyde d'azote (NO_2). La concentration de particules fines (PM_{10} et $PM_{2,5}$) reste sous les valeurs réglementaires.

Pour en savoir +

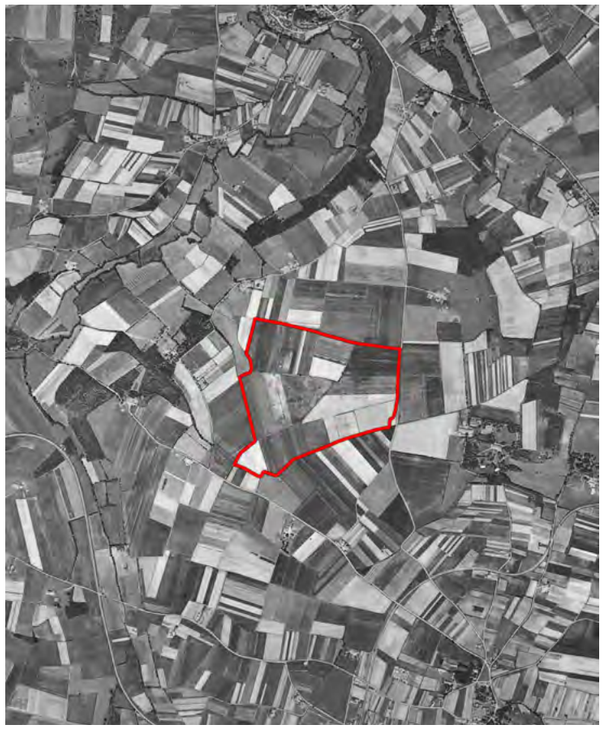
Consultez le site d'ATMO Occitanie : www.atmo-occitanie.org







Le paysage





Représentation diachronique du site d'étude entre 1950-1965 et actuel (Sources : IGN et Google satellite)

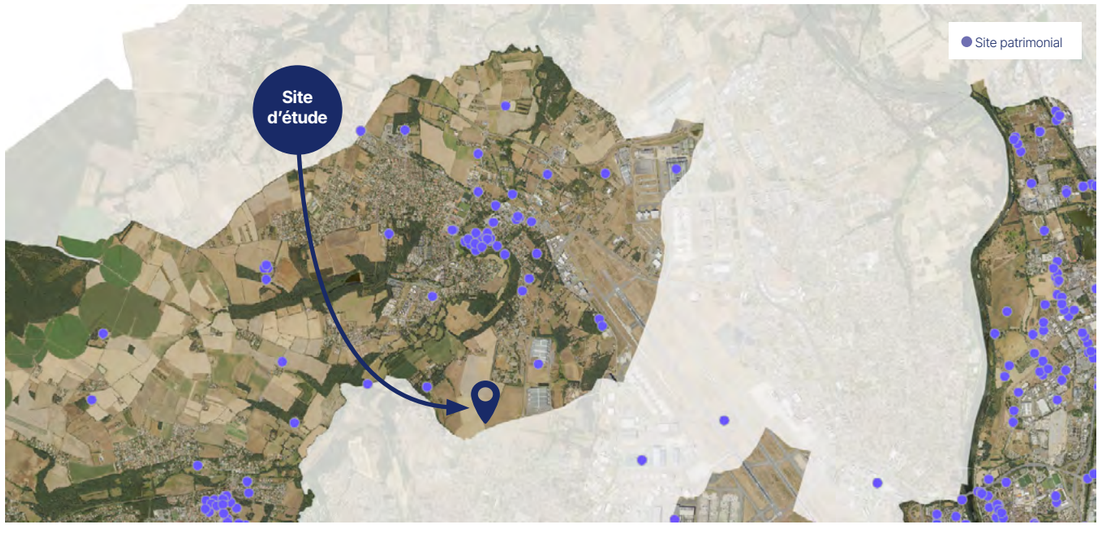
Évolution du paysage

Depuis les années 50, le paysage local a évolué de manière visible avec la fusion de nombreuses parcelles cultivées. L'urbanisation a progressé au fur et à mesure de l'agrandissement des villes de Colomiers, Cornebarrieu et Blagnac. Une zone industrielle est apparue autour de l'aéroport.

À l'heure actuelle, **le paysage du site est agricole et ouvert.** La topographie plane permet des vues lointaines en direction du site et depuis celui-ci.

Monuments historiques

D'un point de vue patrimonial, le diagnostic réalisé sur la commune de Cornebarrieu en 2023 fait ressortir la présence à 500 m environ à l'ouest du site étudié d'un « Élément bâti protégé » : l'ancienne ferme de Faudouas. Un pigeonnier se trouve également en bordure ouest du terrain considéré.



Source : diagnostic patrimonial de Cornebarrieu, 2023

Le contexte humain

L'exploitation agricole (partielle) des terrains

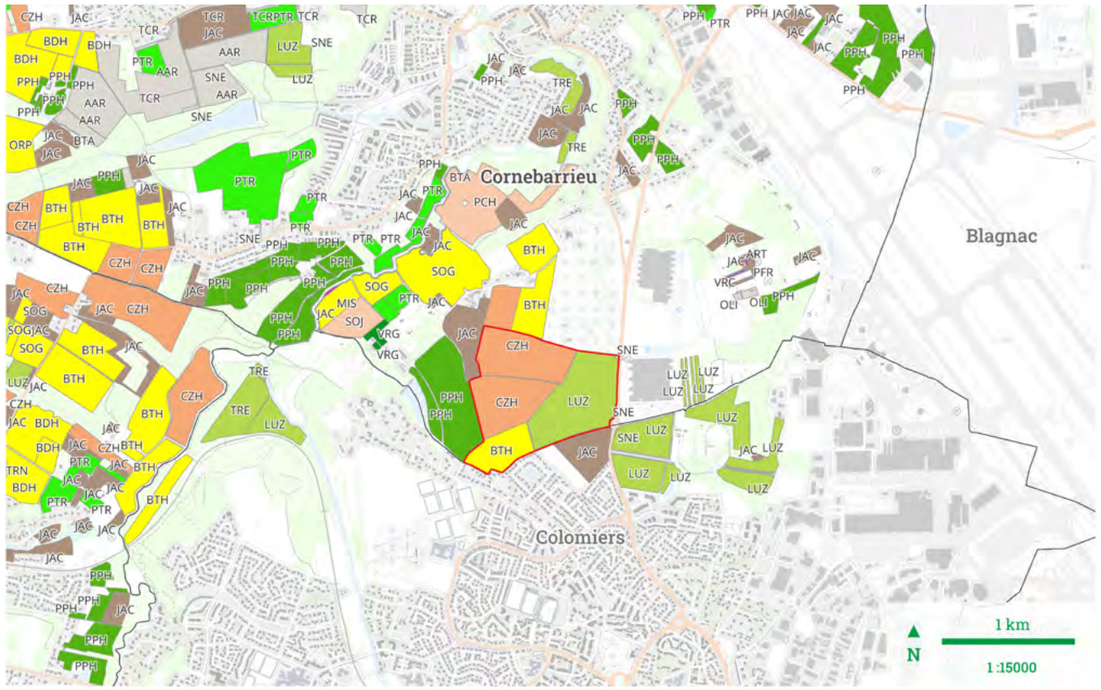
Les terrains appartenant à Airbus s'étendent sur une superficie totale de 47,2 ha. Sur cette surface **3 exploitants** valorisent actuellement les parcelles à des fins agricoles. Deux d'entre eux ont leur siège d'exploitation sur la commune de Cornebarrieu, le dernier est installé à Labastide-Beauvoir. Ils exploitent respectivement 11,1 ha, 17,4 ha et 22,87 ha. Les 0,6 hectare restant sont occupés par des chemins agricoles ou de la végétation.

La carte ci-dessous montre la répartition spatiale des **3 cultures présentes en 2024 :** colza d'hiver (à l'ouest), blé tendre d'hiver (au sud), luzerne (à l'ouest). Celles-ci varient cependant d'une année à l'autre, avec également, des périodes de « gel » de certaines parcelles laissées en friche pour permettre à la terre de se reposer.

La zone est considérée comme ayant **un bon potentiel agronomique** par la Chambre régionale d'agriculture.

Une étude préalable agricole a été réalisée par la Chambre d'agriculture de Haute-Garonne pour identifier des mesures de nature à compenser la perte de 50 ha environ de terres cultivables.

Assolement (RGP 2024)



Types d'assolement

AUTRE · CEREALES · FOURRAGES · GEL · OLEAGINEUX · PRAIRIES PERMANENTES · PRAIRIES TEMPORAIRES · PROTEAGINEUX

Source : Chambre d'Agriculture de la Haute Garonne - Mai 2026 - IGN RPG 2024



Pour en savoir +

Pour en savoir plus sur les enjeux agricoles :

Participez à l'atelier du 17 décembre à Colomiers

Le site dans les documents d'urbanisme

Depuis 2019, le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi-H) de Toulouse Métropole intègre une Opération d'aménagement programmée (OAP) dénommée « Barquil 3 » dans la perspective de créer, sur une partie des terrains d'Airbus, une **zone à « dominante industrielle** et de production ». Les lignes directrices de l'OAP sont reprises dans l'illustration ci-dessous avec, notamment, l'obligation de créer un aménagement paysager autour des parcelles ciblées.

L'OAP intègre également les zones Barquil 1 & 2 à dominante logistique (entrepôts Airlog). Il faut retenir qu'au regard du découpage actuel des parcelles, la réalisation de l'intégralité du projet Saint-Eloi du futur (phases 1 et 2, expliquées plus haut) nécessiterait une procédure de mise en conformité du PLUi-H.



Périmètre de l'OAP
Espace végétal paysager à créer
Secteur à dominante économique
Composition de façades urbaines
Espace de nature de proximité à protéger ou à restaurer
Ligne et station de transports en commun
Liaison et/ou desserte viaire
Liaison mode doux
Parking
Carrefour

Du 24 novembre 2026 au 16 février 2027

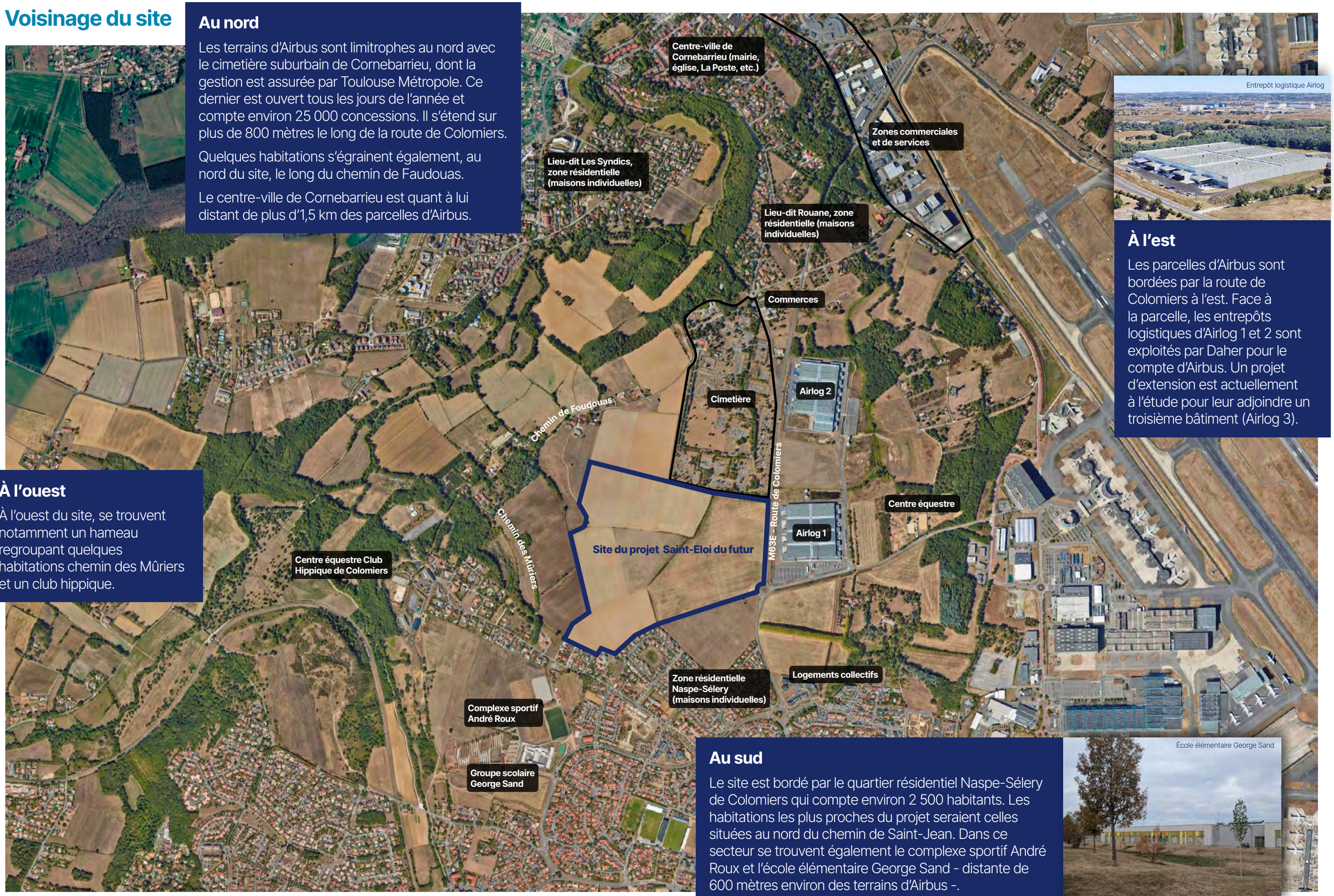
Voisinage du site

Au nord

Les terrains d'Airbus sont limitrophes au nord avec le cimetière suburbain de Cornebarrieu, dont la gestion est assurée par Toulouse Métropole. Ce dernier est ouvert tous les jours de l'année et compte environ 25 000 concessions. Il s'étend sur plus de 800 mètres le long de la route de Colomiers.

Quelques habitations s'égrainent également, au nord du site, le long du chemin de Faudouas.

Le centre-ville de Cornebarrieu est quant à lui distant de plus d'1,5 km des parcelles d'Airbus.



Entrepôt logistique Airlog

À l'est

Les parcelles d'Airbus sont bordées par la route de Colomiers à l'est. Face à la parcelle, les entrepôts logistiques d'Airlog 1 et 2 sont exploités par Daher pour le compte d'Airbus. Un projet d'extension est actuellement à l'étude pour leur adjoindre un troisième bâtiment (Airlog 3).

À l'ouest

À l'ouest du site, se trouvent notamment un hameau regroupant quelques habitations chemin des Mûriers et un club hippique.

Au sud

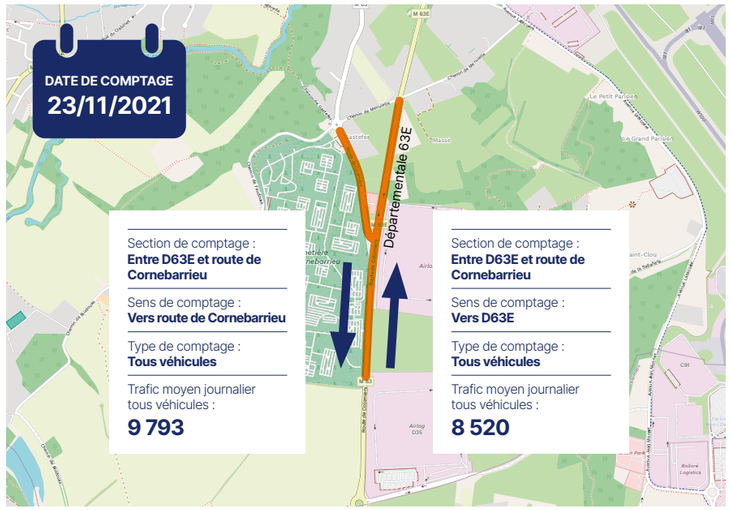
Le site est bordé par le quartier résidentiel Naspe-Sélery de Colomiers qui compte environ 2 500 habitants. Les habitations les plus proches du projet seraient celles situées au nord du chemin de Saint-Jean. Dans ce secteur se trouvent également le complexe sportif André Roux et l'école élémentaire George Sand - distante de 600 mètres environ des terrains d'Airbus -.

École élémentaire George Sand

Mobilités et projets du territoire

À l'heure actuelle, le site d'implantation potentiel est longé par la Route de Colomiers, M63E, rattachée au domaine routier de Toulouse Métropole. Selon les comptages de Toulouse Métropole, celle-ci accueille **un trafic journalier au niveau des entrepôts Airlog d'environ 18 000 véhicules par jour** (8 520 véhicules par jour dans un sens et 9 793 dans l'autre sens).

Un rond-point existe au niveau de la pointe sud-est des parcelles considérées. Il dessert actuellement la zone logistique Airlog. L'organisation future des accès au site Airbus fait l'objet de réflexions et plusieurs solutions sont actuellement à l'étude.

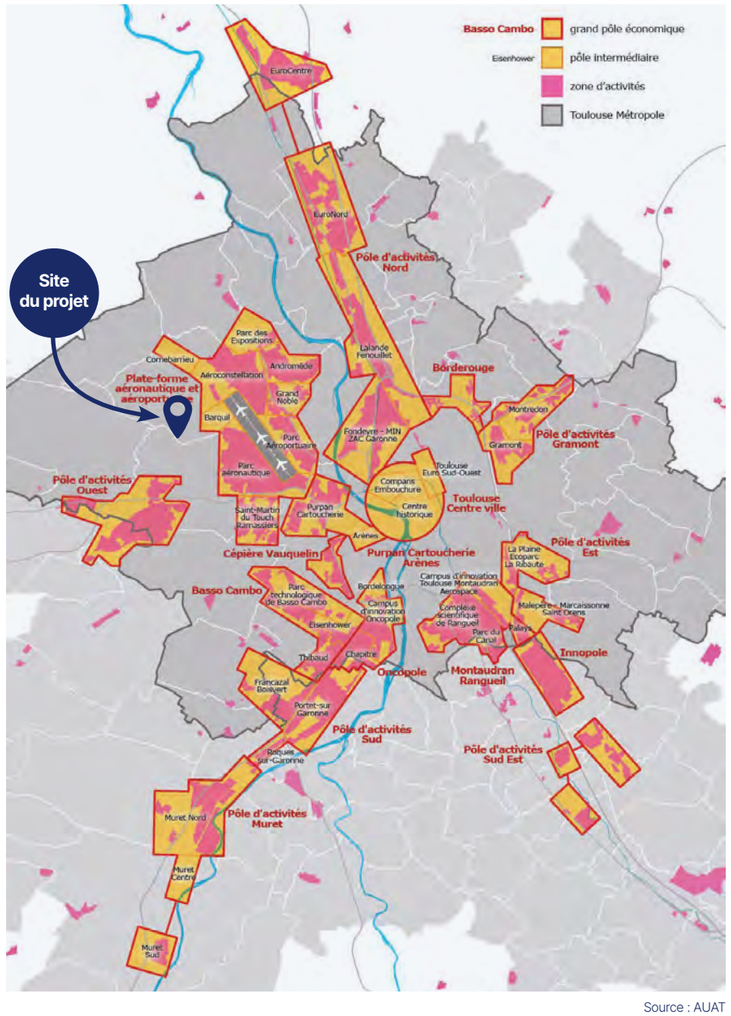


Source : https://data.toulouse-metropole.fr/explore/dataset/comptages-en-section-tous-vehicules/

Activités économiques

Le site « Barquil 3 » est directement voisin de l'un des principaux pôles économiques de l'agglomération toulousaine : celui de la plateforme aéronautique et aéroportuaire.

Une centaine d'entreprises y sont installées et emploient environ 4 500 personnes.



Les pôles économiques de l'agglomération toulousaine

Source : AUAT

Les enjeux pour le territoire

Quels pourraient être les effets de l'implantation d'une nouvelle usine sur le site « Barquil 3 » à Cornebarrieu ? Comment limiter son impact sur l'environnement et favoriser son insertion territoriale ? Pour répondre à ces questions, Airbus a engagé diverses études. Leurs enseignements serviront de socle à la mise en œuvre de la séquence « Éviter – Réduire – Compenser – Suivre » détaillée dans l'étude d'impact environnemental.

Ce chapitre donne un premier aperçu des enjeux de l'implantation d'une usine sur le territoire, ainsi que des mesures envisagées à ce stade par Airbus.

L'évaluation des effets du projet

Un projet soumis à évaluation environnementale

Le cadre réglementaire

Dès 2025, Airbus a engagé une série d'études techniques et naturalistes (synthétisées dans le tableau ci-après). Ces expertises s'inscrivent dans **un processus réglementaire strict : l'évaluation environnementale.**

Ce processus engage le porteur de projet à analyser, concevoir et adapter son projet de manière itérative, en mesurant à chaque étape ses effets potentiels sur le territoire. L'aboutissement de cette démarche sera la production d'une **étude d'impact.** Cette évaluation exhaustive, exigée par le Code de l'environnement, porte sur l'ensemble des composantes environnementales :

- la faune, la flore et les milieux naturels ;
- le sol, le sous-sol et les ressources en eau ;
- la qualité de l'air et l'environnement acoustique ;
- les paysages et le cadre de vie.

La pertinence de l'évaluation repose sur l'état initial. Pour garantir un diagnostic scientifique fiable sur l'environnement et la biodiversité, les études et inventaires s'appuient sur des campagnes de terrain exhaustives, menées par des experts spécialisés. Cette photographie précise de l'environnement préexistant est la condition pour identifier correctement les sensibilités du territoire et anticiper les impacts du projet.

C'est sur la base de l'état initial que le porteur de projet déploie la doctrine réglementaire visant à encadrer la conception du projet : la séquence **« Éviter, Réduire, Compenser, Suivre » (ERC-S).**

Pendant l'instruction de la demande d'Autorisation environnementale, l'étude d'impact est soumise à l'examen de **l'Autorité environnementale** (Ae). Cet organisme indépendant a pour mission d'émettre un avis sur la qualité de l'évaluation et sur la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception du projet. Cet avis obligatoire est rendu public lors de la consultation du public qui se déroule après le dépôt, par le porteur de projet, de ses demandes d'autorisation auprès de l'administration.

Les différentes études réalisées, en cours ou à venir*

Les études déjà réalisées	Les études en cours	Les études à venir
Pré-diagnostic écologique (2025)	Étude faune-flore 4 saisons (fin 2026)	Bilan des émissions de gaz à effet de serre (2027)
Étude de pollution pyrotechnique , recherche éventuelle de bombes de la 2nd guerre mondiale (2026)	Étude préalable de compensation agricole (fin 2026)	Étude géotechnique (2027)
Étude hydrogéologique avec pose de piézomètres (2026)	Pré-diagnostic archéologique (fin 2026)	Étude de danger (2027)
	Étude hydraulique avec tests d'infiltration et caractérisation des eaux de nappe (fin 2026)	Étude de déplacements (en lien avec Toulouse Métropole) (2027)
		Étude de qualité de l'air (2027)
		Étude acoustique (2027)
		Étude de dispersion des polluants dans l'atmosphère (2027)

Les dates de disponibilité des études sont données à titre indicatif, des décalages de planning sont possibles en fonction de la mise en œuvre du projet et des hypothèses retenues.

Certains éléments qui y figurent sont couverts par le secret des affaires. Ce secret comporte trois dimensions : le secret des procédés, le secret des informations économiques et financières et le secret des stratégies financières.

* Dans l'hypothèse de mise en œuvre du projet

« Éviter, Réduire, Compenser, Suivre » : les 4 étapes clés

Conformément au Code de l'environnement, le maître d'ouvrage doit concevoir son projet de manière séquentielle, en priorisant systématiquement l'évitement des conséquences potentielles du projet sur l'environnement :

- **Éviter :** La première étape de sa démarche consiste à modifier son projet pour éviter les impacts à la source. Il peut, par exemple, décaler l'emplacement de certains bâtiments pour préserver les habitats naturels sensibles identifiés ;
- **Réduire :** Lorsque les impacts ne peuvent être totalement évités, le projet doit intégrer des mesures pour en diminuer l'intensité et la portée. Le calendrier des travaux peut notamment être adapté pour ne pas interférer avec les périodes de reproduction et de nidification de la faune locale ;
- **Compenser :** Si des impacts résiduels notables subsistent, ils doivent obligatoirement faire l'objet de mesures compensatoires. L'objectif légal est d'atteindre une absence de perte nette de biodiversité, par la restauration ou la création de fonctionnalités écologiques équivalentes (aménagement de zones humides, restauration de continuités écologiques...) ;
- **Suivre :** La doctrine impose de garantir l'efficacité réelle de ces mesures sur le long terme. Ainsi, leur mise en œuvre fera l'objet d'un suivi rigoureux et d'un contrôle strict par les services de l'État (notamment par les inspecteurs de l'environnement). Que ce soit tout au long de la phase de chantier, puis durant toute la période d'exploitation, Airbus devrait régulièrement rendre compte aux autorités de la bonne exécution de ses engagements environnementaux et de leurs résultats sur le terrain.

Quelles mesures pourraient être mises en œuvre ? Quelques exemples à l'étude

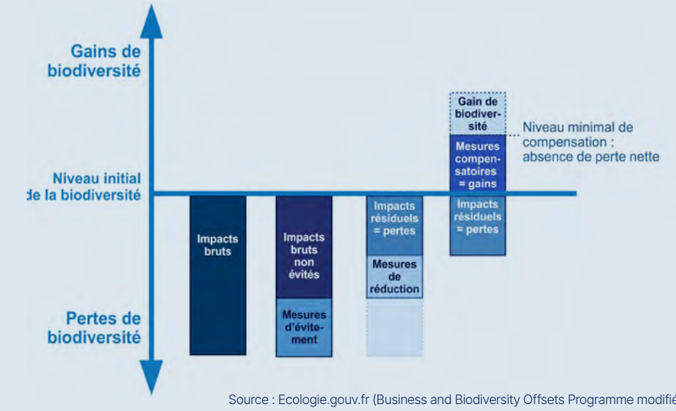
Bien que la définition précise des mesures environnementales soit encore en cours d'élaboration, Airbus envisage d'ores et déjà plusieurs actions concrètes pour la conception et la construction de sa future usine.

Au titre de l'évitement, les études d'implantation viseraient à trouver le meilleur équilibre entre les impératifs techniques du projet (bâtiments, voiries, accès) et la préservation des milieux. L'objectif est d'optimiser l'aménagement pour limiter l'imperméabilisation des sols.

Pour **réduire** les impacts qui ne pourraient être évités, des règles strictes encadreraient le projet. Pendant le chantier, le calendrier des travaux de terrassement serait, par exemple, adapté pour ne pas perturber les périodes de reproduction et de nidification de la faune locale, des balisages protégeraient les milieux à enjeux et un écologue superviserait les interventions. En phase d'exploitation, l'intégration paysagère pourrait passer par la plantation d'écrans végétaux, tandis que le fonctionnement de l'usine pourrait être adapté (gestion de l'éclairage, horaires adaptés) pour limiter les nuisances.

Enfin, concernant **la compensation** des impacts résiduels, Airbus a d'ores et déjà sécurisé une solution foncière qui permettrait de répondre à une éventuelle dette écologique, avec pour objectif de recréer des habitats d'une fonctionnalité au moins équivalente.

Représentation schématique du bilan écologique de la séquence éviter, réduire et compenser les atteintes à la biodiversité



Source : Ecologie.gouv.fr (Business and Biodiversity Offsets Programme modifié)

Pour en savoir +

Consultez le portail national d'information publique sur l'environnement et le développement durable : www.notre-environnement.gouv.fr (lien direct vers la page de l'évaluation environnementale ici)

Consultez le site de la DDT 31 (Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne) : Service de l'État veillant au respect des législations sur l'eau, les milieux aquatiques (zones humides) et la biodiversité à l'échelle départementale. www.haute-garonne.gouv.fr

Découvrez le site du CRERCO (Centre de Ressources Éviter Réduire Compenser de la région Occitanie) : Plateforme de référence régionale accompagnant les acteurs de l'aménagement dans la mise en œuvre technique et scientifique de la doctrine ERC. www.crerco.fr

Et participez à la visio-conférence "Quelles autorisations environnementales pour le projet ?" (date à retrouver sur le site internet de la concertation)

Capitaliser sur le retour d'expérience du site historique de Saint-Eloi

Pour anticiper et maîtriser les incidences du projet — qu'elles soient d'ordre acoustiques, atmosphériques ou liées à la gestion des déplacements et flux —, Airbus s'appuie également sur le retour d'expérience de l'exploitation du site historique de Saint-Eloi. **Les bonnes pratiques éprouvées localement ont vocation à être reconduites et adaptées au nouveau projet.**

- Utilisation de matériaux isolants acoustiques (double vitrage ou bardage acoustique dans les zones où se concentrent les équipements les plus bruyants)
- Éloignement des activités ou des zones générant du bruit vis-à-vis des riverains : par exemple bennes à déchets, quai de déchargement...
- Aménagement des zones d'entrée de l'usine pour limiter les effets sur la voie publique en heure de pointe.

Airbus s'inscrit dans une démarche d'éco-conception pour la future usine. Les choix constructifs des bâtiments, les procédés industriels de production, ainsi que la motorisation des flottes logistiques s'appuieront sur les meilleurs standards disponibles, afin de minimiser l'empreinte environnementale globale du site.

Les effets en phase travaux

Consistance des travaux

Déviation de la canalisation gazière existante à l'intérieur du site



La canalisation de transport de gaz naturel Léguevin-Cornebarrieu, construite en 1961, traverse actuellement les terrains d'Airbus selon une diagonale sud-ouest / nord-est sur environ 1 km. Cette canalisation dessert des industriels, ainsi que la distribution publique opérée par GRDF pour alimenter les particuliers.

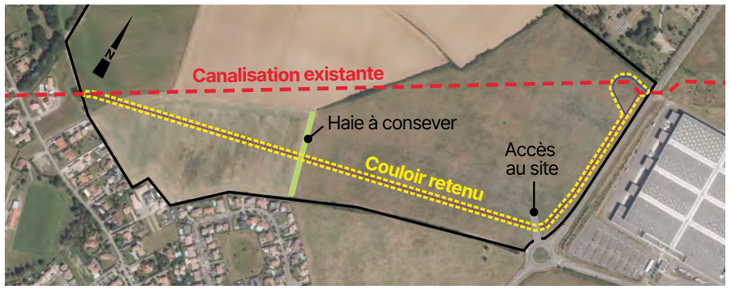
Or, pour des raisons de maintenance et de sécurité, il n'est pas possible de construire au-dessus de cette infrastructure. **Elle devrait donc être dévoyée avant le lancement des travaux de l'usine.**

Airbus a demandé à Teréga, gestionnaire du réseau de transport de gaz, d'étudier la possibilité de dévier la canalisation **en demeurant sur ses propres terrains.** Il ressort de l'étude conceptuelle que la solution dite « de moindre impact » consisterait à faire cheminer la canalisation en bordure de la M63E à l'est et le long des parcelles d'Airbus au sud.

Des sondages seront nécessaires pour confirmer cette hypothèse.

La canalisation serait enfouie à 1 mètre minimum de profondeur. Un dallage polyéthylène viendrait protéger la déviation créée sur toute sa longueur.

À l'issue de ces travaux qui pourraient se dérouler sur le deuxième semestre 2028, une bande de 10 mètres de largeur (5 m de part et d'autre de la canalisation) au droit de l'ouvrage, demeurerait inconstructible pour permettre l'accès à la canalisation durant toute sa durée de vie.



Source : Teréga

TERĒGA

Implantée dans le Grand Sud-Ouest, carrefour des grands flux gaziers européens, Teréga déploie depuis plus de 80 ans un savoir-faire d'exception dans le développement d'infrastructures de transport et de stockage de gaz et conçoit aujourd'hui des solutions innovantes pour relever les grands défis énergétiques en France et en Europe.

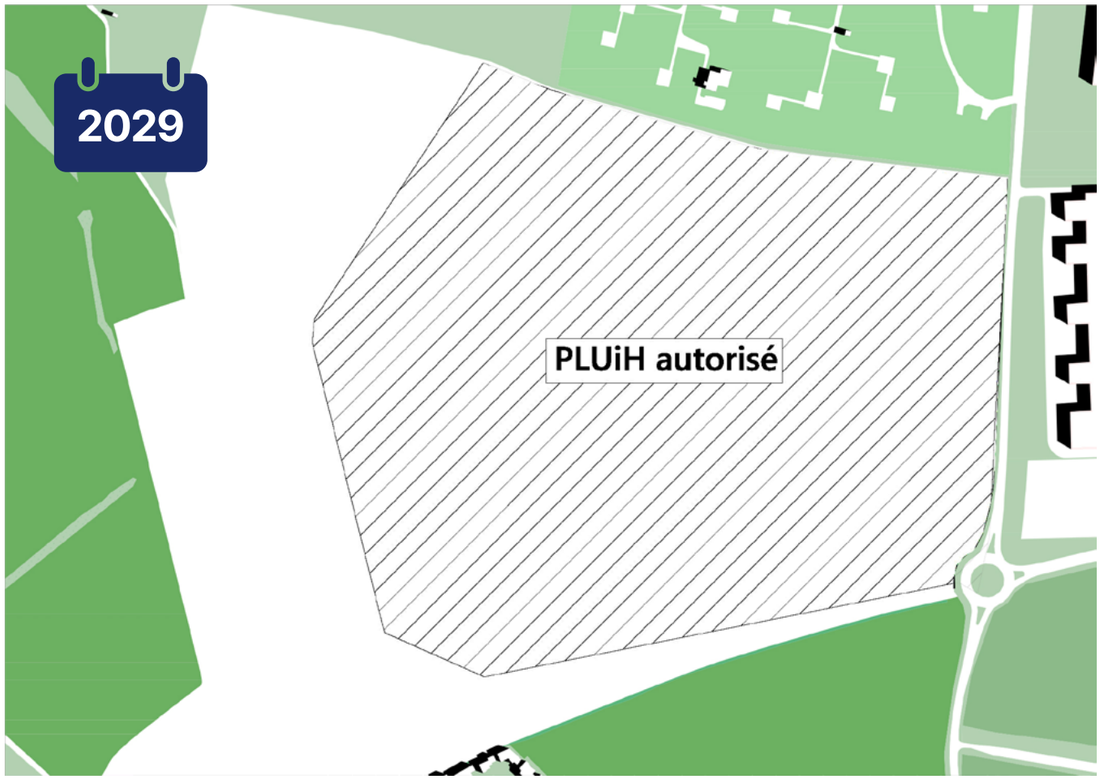
Transport de gaz : L'entreprise exploite un réseau de plus de 5 000 km de canalisations pour acheminer le gaz dans le Grand Sud-Ouest.

Stockage souterrain : Teréga gère les sites de stockage de Lussagnet (Landes) et Izaute (Gers), qui représentent environ un quart des réserves de gaz de la France.

Dans le cadre du projet, Teréga serait chargée du dévoiement de la canalisation de transport de gaz qui traverse actuellement le site d'Airbus.

www.terega.fr

Lancement prévisionnel des travaux



Livraison et mise en service des premiers bâtiments



Source : WSP KARDHAM LANDFORMA

Extension de l'usine jusqu'aux limites définies actuellement dans le PLUi-H de Toulouse Métropole



Extension de l'usine sur l'entièreté des terrains d'Airbus, sous réserve de modification préalable du PLUi-H d'ici 2035



Source : WSP KARDHAM LANDFORMA

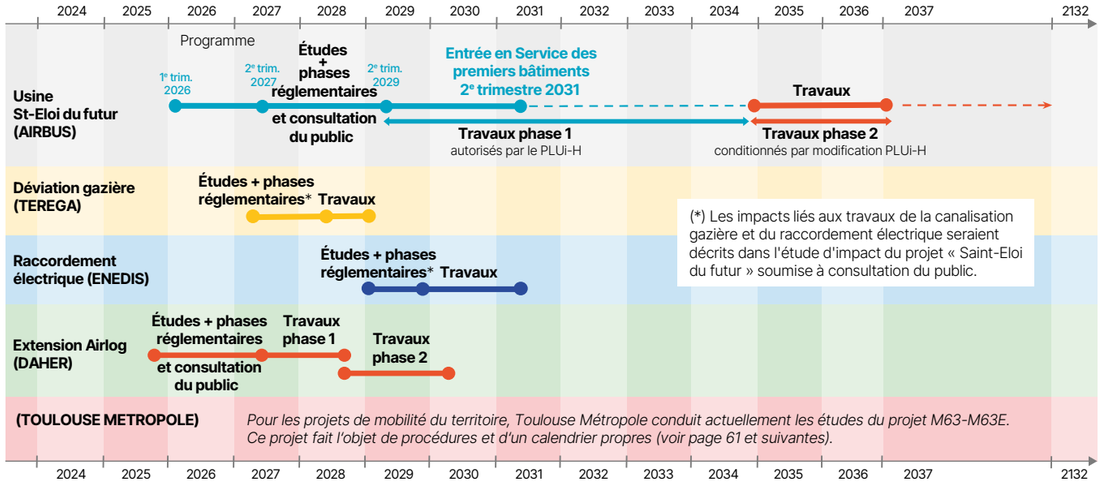
Les travaux de construction de l'usine et de son raccordement électrique

Les travaux de l'usine pourraient débuter en 2029 (sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires). La mise en service de l'usine se ferait de manière progressive par l'ajout successif de bâtiments, d'infrastructures et d'équipements à partir de 2031 et jusqu'à l'horizon 2037 (sous réserve de modification des documents d'urbanisme).

Les travaux de raccordement électrique de l'usine quant à eux pourraient démarrer en 2030 et s'étendre sur une durée approximative de 18 mois.

Articulation des plannings de travaux (hypothèses de travail)

Le planning ci-dessous, donné à titre indicatif, fait apparaître l'articulation des périodes théoriques de travaux de l'usine, avec celles des ouvrages nécessaires (liaisons électriques et canalisation gazière notamment). Concernant le réaménagement de l'axe de la M63E, voir page 61.



Le public devra être associé à chaque étape des ces divers processus.

Les effets sur l'environnement naturel

Milieux naturels

Sur la base de l'étude faune-flore « 4 saisons » réalisée par le bureau d'études indépendant Naturalia, Airbus s'entoure d'écologues pour mettre en œuvre la séquence réglementaire « Éviter, Réduire, Compenser, Suivre » (ERCS). À ce stade de la conception, **la priorité absolue est donnée à l'évitement** des effets potentiels sur les milieux naturels, avant de chercher à les réduire.

Concrètement, le plan d'aménagement d'Airbus prévoit à ce stade :

- d'optimiser l'aménagement pour limiter l'imperméabilisation des sols. En croisant les besoins industriels avec les inventaires écologiques pour rechercher l'évitement des zones qui s'avéreraient sensibles, tout en garantissant la viabilité technique du projet ;
- préserver au maximum les milieux périphériques du site en les intégrant au sein d'une « couronne verte » ;
- renforcer les habitats déjà existants, lorsque cela est possible, par des plantations et des aménagements écologiques complémentaires.

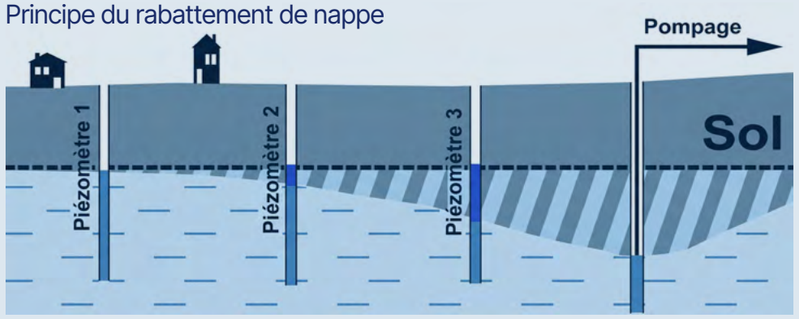
En phase de réalisation, les impacts du chantier seraient évités en adaptant le calendrier des travaux pour respecter les périodes de sensibilité des espèces présentes. L'état initial du site n'a pas mis en évidence d'habitats à fort enjeu écologique, à l'exception notable des haies. Dans le cas où Airbus ne parviendrait pas à éviter et réduire suffisamment les effets résiduels du projet, des mesures de compensation seraient mises en place.

Airbus a d'ores et déjà anticipé ces obligations en identifiant des solutions compensatoires potentielles, ciblant particulièrement les enjeux liés aux cortèges d'oiseaux recensés sur le site. Le **site de Maillebrac sur la commune d'Aucamville** (31) pourrait représenter une solution de compensation avec 18 ha de surface éligible pour la compensation écologique au titre d'habitat de la Cisticole des joncs et de l'Élanion blanc.

Eau

Au regard de la possibilité de rencontrer la nappe phréatique à une faible profondeur, Airbus a diligenté des études spécifiques. Il pourrait être nécessaire de prévoir un **rabattage de la nappe durant les travaux.** Il s'agit d'un procédé classique et bien maîtrisé dans le cadre de travaux de terrassement. Des mesures préventives seraient également prises pour éviter toute pollution de l'eau durant le chantier.

Principe du rabattement de nappe



Source : Wikipédia

Dans le cadre d'un rabattage de nappe, le point de pompage se fait au niveau de ce qu'on appelle le « cône de rabattement ». Déterminé à l'aide d'une étude de nappe, il permet de faire baisser le niveau des points les plus hauts de la nappe comme le montre le schéma.

Sols

Les terrains considérés pour implanter l'usine sont de nature argileuse et sensible au phénomène de retrait-gonflement des argiles. **Des mesures constructives spécifiques** devraient donc être mises en œuvre pour élever les bâtiments.

Quelques exemples :

- fondations profondes et homogènes ;
- rigidifications de la structure (chaînage horizontaux et verticaux) ;
- blocage de la dessication des sols (assèchement progressif provoqué par l'évaporation de l'eau et la consommation d'eau des végétaux) avec un trottoir périphérique ou en éloignant les points de drainage ;
- distance suffisante de plantation des arbres par rapport aux bâtiments ;
- etc.

Les effets sur l'agriculture

Le projet concerne directement 3 exploitations agricoles spécialisées en grandes cultures céréalières et implantées sur un territoire bénéficiant de sols avec un bon potentiel agronomique.

Airbus a sollicité la Chambre d'agriculture de Haute-Garonne pour réaliser une étude, afin d'identifier les mesures qui pourraient permettre de compenser la perte de 47,2 ha de surfaces agricoles (dont 17 ha cultivés en agriculture biologique) et les effets induits : diminution de la production agricole ou effets sur l'emploi agricole.

Cette étude prend également en compte, les effets cumulés du projet avec ceux d'autres projets répertoriés sur un territoire élargi (communes voisines).

Plus précisément, elle intègre l'évaluation de la perte annuelle de potentiel agricole territorial, la durée de reconstitution du potentiel économique agricole et l'estimation de l'investissement nécessaire pour recréer la valeur perdue.

La Chambre d'agriculture devrait estimer l'investissement total à réaliser par Airbus dans des mesures compensatoires.

Celles-ci pourraient prendre différentes formes comme :

- **Des mesures « collectives »** servant les agriculteurs : en nature ou sous forme de financements ou d'investissements dans des équipements, des aménagements, des ouvrages…
- **Des mesures visant à « consolider l'économie agricole » :** émergence de nouvelles filières, expérimentation de nouvelles techniques de culture adaptées au changement climatique…

Les effets potentiels des liaisons souterraines

Concernant les liaisons électriques, leurs principaux effets concernent la phase de chantier (ouverture des tranchées et pose des câbles). Enedis prendra toutes les mesures nécessaires pour les réduire au maximum. Sachant, pour rappel, que les liaisons cheminaient principalement sous les voiries existantes (hors milieux naturels).



© Studio des prairies

Les effets sur la circulation

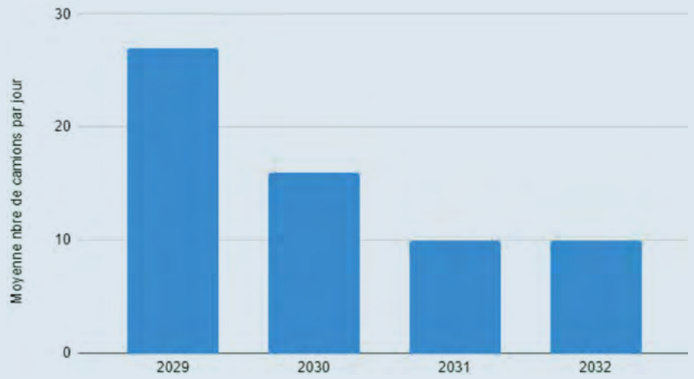
Les principaux effets du chantier sur la circulation aux abords du site seraient liés à la **gestion des terres excavées.** Celles-ci pourraient être redirigées, selon leur nature et leurs caractéristiques, vers différents sites de traitement et de valorisation :

- en direction du nord, vers le site Lafarge de Grenade ou le site MGM de Gagnac-sur-Garonne (Installation de Stockage de Déchets Inertes - ISDI) ;
- au sud, vers les sablières Malet de Saint-Hilaire (ISDI) ou le site Séché de Roques-sur-Garonne (ISDI +).

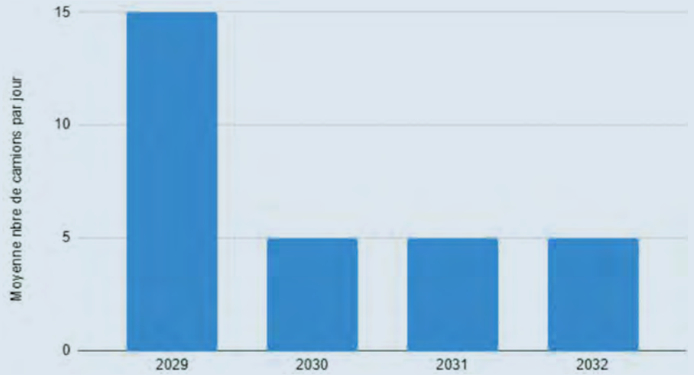
Les volumes de terre extraits seraient décroissants entre 2029 et 2032 au fur et à mesure de l'avancée du chantier.

Une première estimation de trafic quotidien a été réalisée pour approcher le nombre de camions en circulation durant cette période.

Évaluation du trafic dû au chantier : trajets vers le Nord du site



Évaluation du trafic dû au chantier: trajets vers le Sud du site



Les retombées économiques du chantier

Dans le cadre du chantier, environ 1 000 personnes pourraient être mobilisées pour la construction de l'usine. Des appels d'offres seraient lancés par Airbus, auquel le tissu économique local (entreprises du BTP, etc.) pourrait participer.

L'expérience montre que des chantiers industriels comme celui envisagé ici ont également des effets indirects et induits sur l'économie locale : pour l'hébergement et la restauration des salariés des entreprises intervenant sur le chantier (hôtellerie, locations immobilières, restaurants, grandes surfaces...), le gardiennage et l'entretien des locaux provisoirement créés (base vie, etc.), etc.

Volume estimé de répartition du budget travaux

	Part estimée du budget
Travaux préparatoires et voiries et réseaux divers (VRD)	30 à 35 %
Gros œuvre de structure métallique / béton	25 à 30 %
Bardage et couverture	10 à 15 %
Clos couvert et second œuvre	25 à 30 %
Génie climatique	20 à 25 %
Ingénierie, conception et contrôle	8 à 10 %

Les effets en phase exploitation

L'ambition d'Airbus est de construire une usine « du futur » s'intégrant harmonieusement dans son territoire, exemplaire pour accompagner la transition environnementale et modulable pour accueillir les évolutions du travail et des technologies sur plusieurs décennies.

Paysage et cadre de vie

Effets du projet sur l'environnement paysager

La création d'une nouvelle usine sur le site « Barquil 3 » modifierait l'ambiance paysagère du site et le cadre de vie des riverains. Les nouveaux bâtiments créés, à vocation économique, feraient écho aux installations proches d'Airlog et de l'aéroport de Blagnac.

Airbus souhaiterait mettre en œuvre un projet très qualitatif sur le plan architectural et paysager en y associant les riverains et les municipalités concernées.

Depuis le secteur résidentiel Naspe-Sélery, les composantes de l'usine les plus visibles seraient des bâtiments tertiaires et les parkings silos. **Une « couronne verte » de 50 à 80 mètres** de profondeur pourrait être reconstituée sur cette façade sud du site.

La hauteur des bâtiments serait calibrée au plus juste en fonction des besoins liés à la production. Les bâtiments de logistique pourraient être les plus élevés (environ 12 mètres) en dehors des parkings silo (4 étages au maximum, soit environ 15 mètres). L'installation de quelques cheminées d'extraction d'air pourrait être nécessaire au niveau du restaurant d'entreprise, mais elles ne dépasseraient les bâtiments que de quelques mètres.

Les choix de matériaux et de couleurs seraient effectués en évaluant notamment les tonalités permettant de s'intégrer au mieux à l'environnement avoisinant.

Autres effets potentiels sur le cadre de vie

Les notions de bruit, de trafic sont également prises en compte dès la conception du projet, dans le but de créer les conditions **« de bon voisinage »** entre l'usine et son environnement sur la durée (voir pages suivantes).

Airbus est guidé dans sa réflexion par les mesures mises en place sur son site historique de Saint-Eloi, en plein centre-ville de Toulouse.

Ces mesures sont notamment destinées à :

- **fluidifier le trafic** aux abords de l'usine (livraisons cadencées...) ;
- **réduire le bruit** émanant de l'usine (plages horaires strictes pour les activités bruyantes, arrêt des moteurs des véhicules en stationnement...) ;
- **limiter les éclairages la nuit.**

Les principales **sources de bruit** à considérer dans le cadre du projet sont l'activité de chaudronnerie, les activités logistiques (circulation d'engins, chargements-déchargements) et les systèmes d'aspiration. Elles seraient principalement localisées le long de la M63E et au nord du site (à l'opposé donc du quartier résidentiel). Les façades des parkings silo seraient pensées pour assurer le rôle de filtre acoustique et visuel. Les bâtiments de production bénéficieraient des meilleurs standards en matière d'isolation phonique et l'activité serait réduite la nuit et le week-end. Airbus compte également sur le renouvellement et le remplacement progressif des véhicules thermiques par des véhicules électriques pour limiter les émissions sonores.

En cas de poursuite du projet, **une étude acoustique** serait réalisée, afin de mesurer le niveau de bruit ambiant préexistant, puis de modéliser les effets potentiels du projet. Elle permettrait à Airbus de définir les niveaux maximum admissibles en limites de propriété et au niveau des Zones à Émergence Réglementée (intérieur des immeubles habités...)

Exemple de palette végétale pouvant être utilisée pour l'aménagement de la couronne verte
Voir les premières esquisses proposées : partie 4.



Source : Airbus

et de prendre des dispositions préventives de réduction du bruit.

Sachant que les émergences sonores des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont strictement réglementées et contrôlées (de jour, comme de nuit) au titre de la réglementation du 23 janvier 1997.

Les émissions sonores dues aux activités de l'usine ne devraient pas engendrer une émergence supérieure aux valeurs admissibles fixées dans les tableaux ci-contre.

Que signifie la notion d'émergence sonore ?

C'est la différence mesurée en décibels entre le niveau de bruit ambiant (lorsqu'une source de bruit spécifique est active) et le niveau de bruit résiduel (le bruit habituel de l'environnement sans cette source).

Émergence sonore maximum autorisée au niveau des ZER

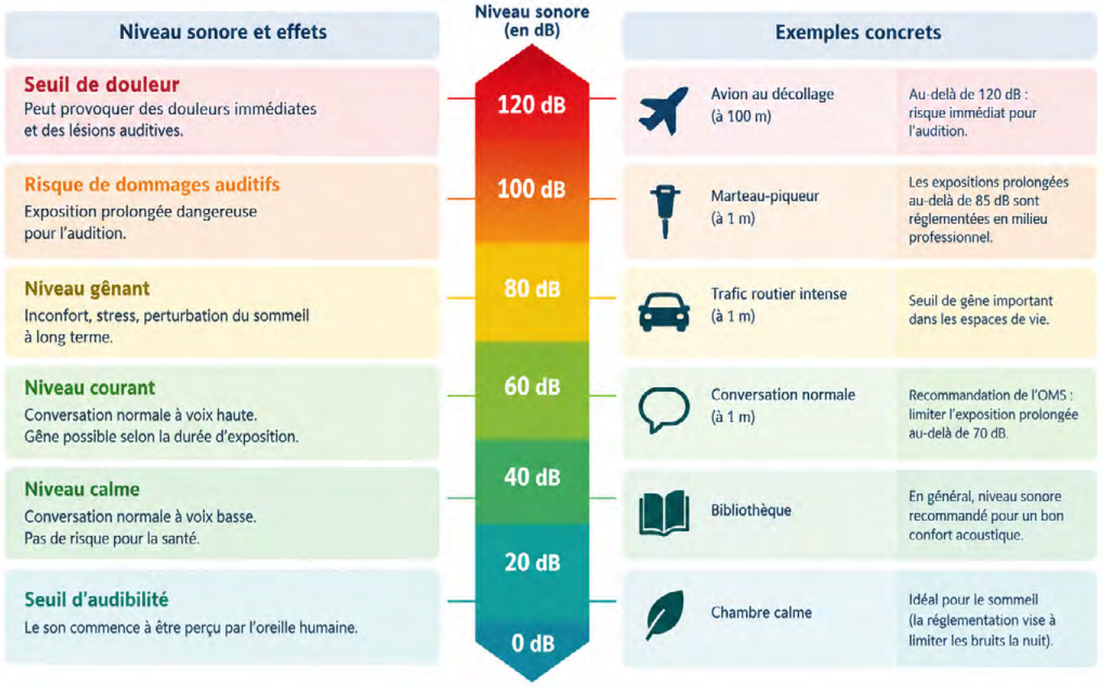
Niveau de bruit ambiant existant dans les zones à émergence réglementée (incluant le bruit de l'établissement)	Émergence admissible pour la période allant de 7 h à 22 h, sauf dimanches et jours fériés	Émergence admissible pour la période allant de 22 h à 7 h, ainsi que les dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 dB(A), mais inférieur ou égale à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

Niveaux sonore maximum autorisés aux limites de propriété

Période de jour (7h à 22h)	70 dB(A)
Période de nuit (22h à 7h) ainsi que dimanche et jours fériés	60 dB(A)

L'échelle réglementaire du bruit

Le bruit se mesure en décibels (dB) et la réglementation française fixe des seuils pour protéger la santé et la qualité de vie des citoyens.



Concernant **l'éclairage de l'usine,** tout l'enjeu est de concilier quiétude des riverains et sécurité des salariés. Dans le cadre de son projet, Airbus respecterait les prescriptions de l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses. Celles-ci prévoient notamment une limitation de la durée et de l'intensité de l'éclairage au strict nécessaire et l'orientation des éclairages optimisée.

Flux logistiques et de personnels

Sur le sujet des flux de circulation, il faut distinguer 2 types de flux :

- **les flux logistiques** permettant d'approvisionner l'usine et d'expédier sa production ;
- **les flux du personnel** d'Airbus et des salariés de ses prestataires entrant et sortant de l'usine.

Trafics cumulés (logistique et personnel)

La nouvelle usine est pensée pour pouvoir accueillir **jusqu'à 3 500 personnes,** à terme, c'est-à-dire à la fin des années 2030 / début des années 2040 lorsque la seconde phase de travaux serait achevée. Il faut préciser que, compte tenu de l'organisation du travail (3 x 8 heures ou 2 x 9 heures, en fonction des postes), **tous ces personnels ne seraient pas présents en même temps sur le site.**

À ce stade, Airbus estime les flux logistiques associés à l'usine SEF autour de 70 camions par jour. Les flux du personnel pourraient représenter jusqu'à 1 000 personnes en heure de pointe, tous modes de transport confondus (piétons, cyclistes, transports en commun, covoiturage, autosolisme).

Actuellement, les flux de circulation sur la M63E sont estimés à 19 000 véhicules par jour (selon les comptages de Toulouse Métropole). L'accroissement de l'activité économique dans la zone "Barquil" avec la création d'un nouvel entrepôt Airlog et de l'usine Saint-Eloi du futur pourrait engendrer une augmentation cumulée des flux de + 5 % à + 8 % maximum à horizon 2031 et jusqu'à + 18 % maximum à horizon 2037 (données issues des simulations diligentées par AIRBUS auprès du bureaux d'études FORIZONS).

En cas de poursuite du projet, **une étude de trafic** serait réalisée en partenariat avec l'État et Toulouse Métropole, afin de quantifier précisément les flux et d'identifier les itinéraires les mieux adaptés à la desserte de l'usine.

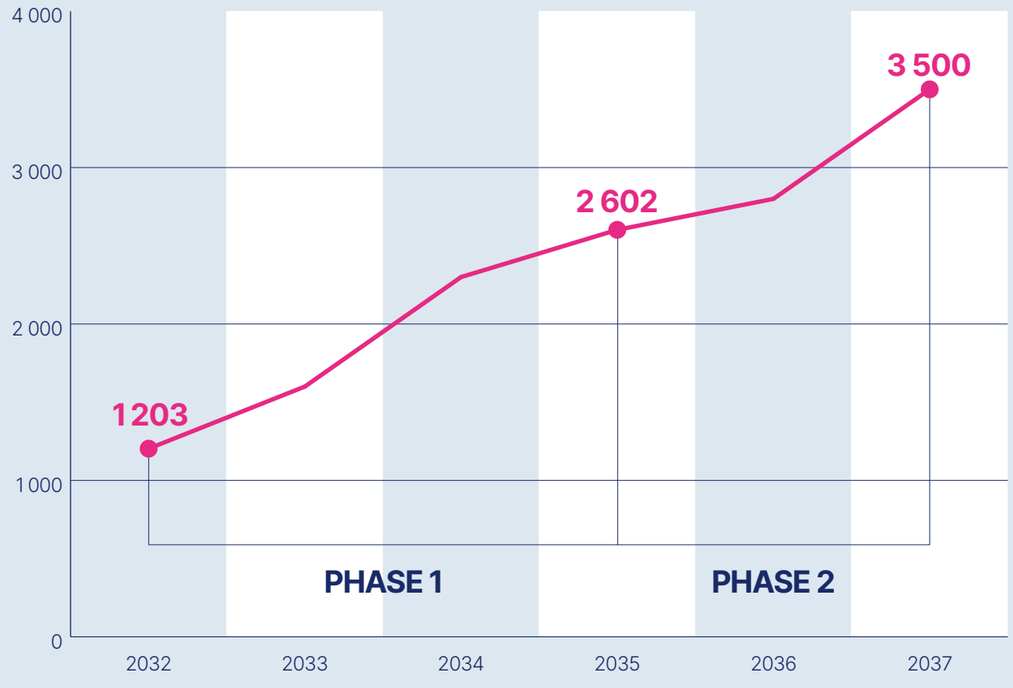
Optimisation des flux logistiques

Concernant les flux logistiques, la proximité immédiate du site avec les entrepôts Airlog, ainsi qu'avec la plateforme du Beluga (permettant d'expédier les pièces produites vers les autres sites Airbus, hors Toulouse) raccourcirait les distances de transport, réduisant ainsi l'impact carbone et la circulation associés.

À terme, **une liaison directe** entre le futur site industriel et les entrepôts Airlog pourrait être envisagée de manière à limiter l'emprunt de la voirie publique par les poids lourds.

Quoi qu'il en soit, la circulation des poids lourds s'effectuerait uniquement dans les plages horaires réglementaires. Ainsi, les véhicules de transport de marchandises de plus de 7,5 tonnes ne sont pas autorisés sur l'ensemble du réseau routier le week-end (du samedi 22h au dimanche 22h) et les jours fériés.

Évolution projetée de la fréquentation du site Saint-Eloi du futur (en nombre de personnes)



Mobilité des salariés

Concernant la mobilité de ses salariés, Airbus mène une réflexion en étroite collaboration avec Toulouse Métropole et Tisséo pour favoriser l'utilisation des transports en commun (publics ou navettes internes d'Airbus), les mobilités douces (dont le vélo) et le covoiturage.

La mise en service du site Saint-Eloi du futur renforcerait la nécessité de réaliser plusieurs projets portés par Toulouse Métropole dans l'Ouest toulousain, voir page 61.

Stationnement

Concernant le stationnement, Airbus étudie la possibilité de construire sur son site des **parkings en silos** (environ 2 500 places) et de proposer des places dédiées au covoiturage. Une station de vélo partagés pourrait également voir le jour.



Pour ce qui touche aux transports logistiques, le projet prévoit la création d'une zone d'attente pour les chauffeurs poids-lourds.

Les parkings en silos seraient situés au sud du site



Les enjeux de mobilité dans le secteur

Au-delà du projet Saint-Eloi du futur, Airbus accompagne l'extension sur 4 hectares de la plateforme logistique Airlog 2, exploitée par DAHER.

Le développement économique de ce secteur crée de nouveaux enjeux en termes de circulation, de transport et de mobilité. Face à ces enjeux, Airbus travaille en étroite collaboration avec Toulouse Métropole. Toulouse Métropole pilote en effet plusieurs projets visant à fluidifier les déplacements dans le nord-ouest métropolitain. Des aménagements clés qui viendraient soutenir la montée en charge des futurs sites Airbus.

Voir à ce sujet les informations communiquées par Toulouse Métropole en pages suivantes.

Pour en savoir +

Assistez à la visio-conférence consacrée aux **Transports et à la Mobilité le 12 janvier 2027 et consultez la fiche thématique dédiée sur le site internet de la concertation.**

Les enjeux de mobilité vus par Toulouse Métropole

Toulouse Métropole accompagne le développement du secteur par plusieurs projets de mobilité

Toulouse Métropole est pleinement consciente des enjeux de mobilité associés au développement économique et industriel du nord-ouest métropolitain.

Le secteur connaît actuellement des évolutions importantes, avec notamment :

- le développement des sites industriels Airbus, dont Airlog et Saint-Éloi du futur ;
- l'arrivée de plusieurs milliers d'emplois supplémentaires ou relocalisés ;
- la mise en service future de la ligne C du métro et de la station Fontaine Lumineuse ;
- l'évolution progressive du réseau de transports collectifs ;
- les projets de création de la M963 et de requalification de la M63-M63E.

La collectivité porte depuis plusieurs années des projets visant à améliorer le fonctionnement global du secteur et à accompagner son développement économique. Cette stratégie ne repose pas sur une augmentation de la capacité routière. Elle vise prioritairement à favoriser le report modal, à améliorer les performances des transports collectifs et à développer les continuités piétonnes et cyclables, tout en maintenant les conditions nécessaires à la circulation des véhicules, à la desserte des équipements et des activités économiques et industrielles.

L'un des objectifs poursuivis est d'accompagner les développements futurs sans aggraver les conditions actuelles de mobilité. Cet objectif implique d'agir simultanément sur l'offre de transports collectifs, les conditions de rabattement vers le métro, les cheminements actifs, l'organisation des accès aux sites économiques et le fonctionnement des principaux carrefours.

Présentation du projet de requalification de la M63-M63E

Le projet de requalification porte sur l'axe reliant Colomiers à Cornebarrieu sur 4,5 kilomètres entre le giratoire de Terrefort au nord sur la commune de Cornebarrieu et le rond-point Flandres Dunkerque au sud sur la commune de Colomiers.

Il poursuit plusieurs objectifs :

- améliorer la régularité et les temps de parcours des bus ;
- renforcer le rabattement vers la future station Fontaine Lumineuse de la ligne C du métro ;
- créer ou améliorer les continuités cyclables et piétonnes ;
- maintenir la desserte automobile et logistique nécessaire au fonctionnement du territoire ;
- accompagner les développements industriels et économiques ;
- améliorer la qualité paysagère et environnementale de l'axe ;
- intégrer les enjeux hydrauliques, fonciers et écologiques du secteur.

La requalification de la M63-M63E constitue ainsi un projet de transformation multimodale de l'axe. Son objectif principal n'est pas d'absorber l'ensemble de l'augmentation future des déplacements par une augmentation de la capacité automobile, mais de proposer une réponse équilibrée donnant une place renforcée aux transports collectifs, à la marche et au vélo.

Ainsi le programme de requalification de la M63-M63E ne prévoit pas la création d'une route à deux fois deux voies sur cet axe qui conservera une voie de circulation générale dans chaque sens tout en cherchant à améliorer en priorité le fonctionnement des transports collectifs et des modes actifs.

Les développements d'Airlog, de Saint-Éloi du futur et des autres sites Airbus sont pris en compte dans les études. Ils renforcent et accélèrent la nécessité d'apporter des réponses sur les mobilités du secteur, sans toutefois modifier l'orientation fondamentale du projet en faveur du report modal.

Des études préliminaires en cours

Toulouse Métropole a engagé en 2026 les études opérationnelles de la M63-M63E. Une première phase de diagnostic a permis :

- d'analyser le fonctionnement actuel de la voirie et des principaux carrefours ;
- d'identifier les difficultés rencontrées par les transports collectifs ;
- de recenser les discontinuités piétonnes et cyclables ;
- d'identifier les principaux enjeux fonciers et urbains ;
- de dresser un état initial environnemental du secteur ;
- de caractériser les enjeux écologiques, hydrauliques et paysagers ;
- de recueillir les premières données relatives aux projets économiques à venir.

Un diagnostic environnemental a été mené sur plusieurs mois afin de disposer d'une connaissance suffisante des habitats, des espèces, des zones humides et des continuités écologiques susceptibles d'être affectés par le projet.

Les études préliminaires sont actuellement en cours. Elles ont pour objet de tester plusieurs familles d'aménagement et de comparer leurs effets à un horizon de long terme, actuellement fixé à 2040.

Les études préliminaires examinent actuellement trois grandes familles de scénarios :

Scénario de moindre impact

Ce scénario prévoit principalement la réalisation de couloirs d'approche pour les bus à proximité des principales intersections. Ces aménagements permettraient aux bus de remonter une partie des files d'attente et de faciliter leur insertion dans les carrefours.

Il cherche à limiter les impacts fonciers, environnementaux et budgétaires, tout en apportant une première amélioration au fonctionnement des transports collectifs.

Scénario intermédiaire

Ce scénario prévoit la création d'un couloir bus central sur une part importante de l'itinéraire, complété ponctuellement par des couloirs d'approche.

Il vise une amélioration plus continue de la performance des bus, tout en recherchant un équilibre avec les contraintes foncières, environnementales et paysagères ainsi que la maîtrise du planning.

Scénario volontariste

Ce scénario prévoit la création de deux voies bus latérales, en complément des deux voies maintenues pour la circulation générale.

Il apporte le niveau d'aménagement le plus ambitieux pour les transports collectifs, mais présente également les incidences les plus importantes en matière d'emprises, de foncier, d'environnement, d'imperméabilisation, de coût et de durée des travaux.

Tous les scénarios prévoient :

- une amélioration des conditions de circulation des bus, à des niveaux différents ;
- la création de cheminements piétons et cyclables sur les sections qui en sont aujourd'hui dépourvues ;
- la recherche d'une meilleure continuité des itinéraires actifs ;
- la création de nouveaux arrêts de bus au droit des futurs sites Airlog et Saint-Éloi du futur ;
- la prise en compte des enjeux paysagers, environnementaux et hydrauliques.

Les scénarios les plus ambitieux pourraient également permettre la reprise de certains aménagements piétons et cyclables existants afin de les rapprocher des standards actuellement recherchés.

Le projet qui sera finalement proposé pourrait combiner différents principes issus de ces trois familles selon les séquences de l'axe. Il ne s'agira donc pas nécessairement d'appliquer un même scénario sur l'ensemble du linéaire.

Une décision à construire à partir d'une analyse multicritères

Le choix de la solution préférentielle devra être éclairé par une analyse multicritères intégrant notamment :

- les gains attendus pour les transports collectifs ;
- le fonctionnement de la circulation générale et des carrefours ;
- la qualité et la continuité des aménagements cyclables et piétons ;
- les effets sur le foncier ;
- les enjeux environnementaux et hydrauliques ;
- les contraintes paysagères ;
- les coûts d'investissement ;
- la durée et les conditions de réalisation des travaux ;
- la compatibilité avec les développements industriels ;
- la possibilité de réaliser certains aménagements de manière anticipée ;
- le calendrier des procédures administratives et réglementaires.

Les études doivent également prendre en compte les données communiquées par Airbus sur la montée en charge de ses futurs sites. Des analyses complémentaires sont engagées afin d'évaluer les conséquences de ces développements sur le fonctionnement du secteur, notamment au droit des principaux accès et carrefours.

À ce stade, aucune solution n'est arrêtée.

Il reviendra aux élus métropolitains, à l'issue des études préliminaires et sur la base de l'analyse multicritères, de définir les orientations à poursuivre. Cette décision ne peut pas relever d'un seul critère ni être réduite à un choix entre plusieurs profils de voirie. Elle devra concilier les objectifs de mobilité, la soutenabilité budgétaire, les contraintes réglementaires et les incidences du projet sur le territoire.

Le contexte financier actuel implique une attention

offrant le meilleur équilibre entre performance, coût, impacts et faisabilité.

Concertation et éléments de calendrier

Toulouse Métropole envisage l'organisation d'une concertation sur la M63-M63E au printemps 2027, sous réserve de l'avancement des études et des arbitrages préalables.

Cette concertation ne portera pas nécessairement sur le choix brut d'une solution d'infrastructure. Certaines orientations devront en effet répondre à des objectifs techniques et politiques forts en matière de mobilité et relèveront des décisions des élus métropolitains.

Cette concertation métropolitaine s'orientera particulièrement sur les usages, parmi lesquels :

- la localisation et le fonctionnement des traversées piétonnes et cyclables ;
- les accès aux arrêts de bus ;
- la continuité des itinéraires actifs ;
- le confort des cheminements ;
- la végétalisation et l'ombrage ;
- l'éclairage ;
- le mobilier et les services ;
- les conditions de maintien des accès pendant les travaux ;
- les priorités éventuelles pour des aménagements anticipés.

Toulouse Métropole participera également aux travaux préparatoires du webinaire mobilité envisagé dans le cadre de la concertation Airbus. Les modalités de participation de la collectivité et les messages portés devront toutefois faire l'objet d'une validation préalable.

Le calendrier prévisionnel du projet principal de réaménagement de l'axe M63-M63E prévoit à ce stade :

- la poursuite des études et des procédures dans les prochaines années ;
- une concertation envisagée au printemps 2027 ;
- un approfondissement du projet dans le cadre des études d'avant-projet et le portage des procédures réglementaires entre 2027 et 2030 ;
- des travaux actuellement envisagés entre 2031 et 2033, sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires, des acquisitions foncières et des arbitrages budgétaires.

Des premières réponses envisagées avant les travaux définitifs

Toulouse Métropole a conscience du décalage entre le calendrier de montée en charge des sites Airbus et celui de réalisation du projet définitif de requalification de la M63-M63E.

La collectivité étudie donc, en lien avec Tisséo et les services concernés, les conditions dans lesquelles certains aménagements pourraient être réalisés de manière anticipée.

Les premières réflexions portent notamment sur :

- la création anticipée d'arrêts de bus au droit d'Airlog et de Saint-Éloi du futur ;
- la réalisation des cheminements piétons nécessaires pour accéder à ces arrêts ;
- l'amélioration de la desserte des futurs sites ;
- l'analyse du fonctionnement des accès aux sites et des principaux carrefours ;
- l'identification de mesures transitoires compatibles avec les procédures réglementaires et, autant que possible, avec le projet définitif.

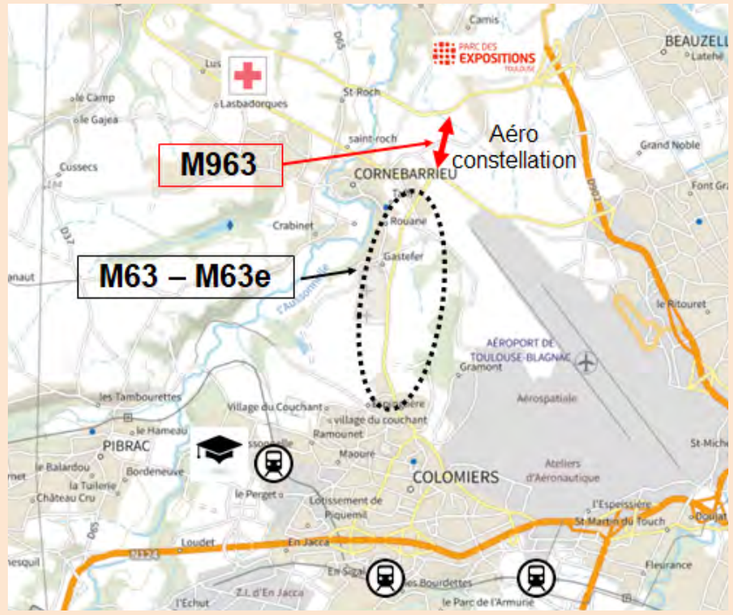
Ces mesures restent à expertiser. Elles visent à accompagner progressivement l'arrivée des nouvelles activités avant la réalisation complète du projet de requalification de l'axe M63-M63E.

Un autre projet d'infrastructures au service du territoire : la création de la M963

La création de la M963 à Cornebarrieu sur près d'1km entre la M1 (giratoire de Terrefort) et la N224 au nord, constitue un autre projet structurant porté par Toulouse Métropole sur le secteur. Cette voie nouvelle doit notamment améliorer les liaisons entre les principaux axes du nord-ouest métropolitain et accompagner le fonctionnement des secteurs économiques.

Le projet est actuellement engagé dans la préparation de ses procédures environnementales et réglementaires. Les travaux sont envisagés autour de 2029-2030, sous réserve de la maîtrise des différentes procédures, et de la sécurisation des mesures compensatoires.

Plan de situation des projets M963 et M63-M63E



Émissions de gaz à effet de serre

L'étude visant à établir le bilan carbone du projet sur la base de ses émissions de gaz à effet de serre serait réalisée en 2027.

Les émissions liées aux trafics

Le principal poste d'émissions de gaz à effet de serre du projet pourrait être lié aux transports : **déplacements des salariés et flux logistiques.** Le renouvellement du parc automobile et des flottes de poids lourds, ainsi que l'électrification des transports laissent penser que ces émissions pourraient baisser dans les années à venir.

Les émissions liées aux process industriels

La consommation énergétique du site historique de Saint-Eloi est actuellement estimée à **30 000 MWh/an.**

Afin de garantir que la nouvelle usine afficherait une consommation inférieure à surface et activité équivalentes, une étude globale sera menée pour concevoir un site hautement performant.

Cet effort de sobriété porterait non seulement sur les procédés de fabrication, mais aussi sur les utilités industrielles et les infrastructures bâtimentaires. Le projet prévoit ainsi la modernisation des équipements de production d'énergie et une gestion thermique repensée pour les ateliers et le tertiaire.

En parallèle de ces optimisations techniques, Airbus décarbonerait le fonctionnement de son usine en intégrant des énergies renouvelables pour le chauffage et en installant des panneaux photovoltaïques en toiture pour **viser l'autoconsommation.**

Grâce à cette approche globale, le nouveau site s'inscrirait pleinement dans les objectifs de l'Établissement de Toulouse : réduire de 20 % l'énergie achetée d'ici à 2030 par rapport à 2015.

À terme, l'objectif est de pouvoir s'affranchir totalement de l'utilisation du gaz naturel pour le fonctionnement de l'usine, limitant ainsi drastiquement ses émissions de gaz à effet de serre.



Gestion des effluents (liquides et gazeux)

Consommations d'eau

Les consommations en eau de l'usine sont estimées à **31 000 m³/an.** Ce qui représenterait 6 % de la consommation annuelle de Cornebarrieu et 1,5 % de celle de Colomiers.

L'eau serait utilisée au sein de l'usine principalement pour des activités de refroidissements d'équipements (compresseurs, fours, presses), les consommations d'eau industrielles représentant environ 50 % du total des consommations annuelles. L'autre moitié serait employée pour répondre aux besoins des salariés (restauration, sanitaires...).

L'usine devrait être raccordée au réseau d'eau potable de la Métropole. Le territoire étant situé en « zone de répartition des eaux » du fait des tensions sur la ressource, un suivi précis des prélèvements soumis à autorisation serait effectué.

Comme sur l'ensemble de ses sites industriels, Airbus rechercherait en permanence les moyens de réduire ses consommations. Ainsi, Saint-Eloi du futur s'inscrirait dans les objectifs de performance « High5+ » des sites Airbus de Toulouse avec, comme objectif, une réduction des consommations d'eau d'environ 30 % d'ici à 2030 par rapport aux consommations de 2015. Dès le stade de la conception de l'usine, **des pistes d'optimisation** sont à l'étude, telles que réutilisation des eaux grises et la récupération des eaux pluviales pour l'alimentation des sanitaires.

Traitement des eaux industrielles et usées

Concernant leur traitement, les eaux usées issues des sanitaires et des cuisines seraient redirigées vers la station d'épuration de Toulouse Ginestous-Garonne. Quant aux eaux industrielles, elles seraient récupérées dans une cuve avant d'être évacuées et traitées dans une filière adaptée ou dans la station d'épuration destinée aux eaux industrielles sur le site Airbus de Clément Ader.

Émissions dans l'air

Les émissions à l'air associées au processus de production seraient de même nature que celles actuellement observées sur l'usine de St-Eloi historique.

Elles concerneraient principalement :

- **les émissions de composés organiques volatils (COV)** liées à l'utilisation des lingettes de nettoyage et à la manipulation de produits chimiques (mastic, colles, peintures, vernis...) ;
- **et les gaz à effet de serre** en lien avec les fluides frigorigènes (uniquement en cas de fuite des installations de refroidissement).

Ces émissions devraient impérativement respecter les seuils réglementaires en vigueur.

Les activités de ponçage, perçage et les fours peuvent par ailleurs émettre des poussières qui sont aspirées à la source et canalisées.

Sécurité et sûreté des installations

Au regard des activités qui s'y dérouleraient, l'usine Saint-Eloi du futur devrait relever de la réglementation des **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).**

Cela signifie qu'elle devrait respecter certaines mesures de prévention des risques et des nuisances, mais aussi déclarer chaque année ses émissions et les déchets produits.

Ses activités seraient contrôlées par les services de l'État et plus précisément par les inspecteurs de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

Il ne s'agira en revanche pas d'un établissement Seveso.

Les activités concernées par le classement ICPE sont par exemple : le travail mécanique des métaux et alliages, le traitement de surface (en phase gazeuse et par vibro-abrasion), la combustion, ainsi que la charge d'accumulateurs dégageant de l'hydrogène.

Les caractéristiques de la future usine ne sont pas exactement connues à ce jour. Il est cependant probable qu'elle relèverait des mêmes rubriques ICPE que l'usine Saint Eloi.

Pour en savoir +

Voir la fiche thématique sur **le statut ICPE de l'usine** disponible sur le site internet de la concertation.

En cas de poursuite du projet, une étude de danger serait réalisée, afin de préciser la nature des risques, leurs effets potentiels dans et hors du site, afin de pouvoir mettre en place les mesures de prévention adaptées qui assureront la sécurité



des biens et des personnes.

Concrètement il s'agirait de s'assurer, qu'en cas d'incident, les **effets soient bien contenus à l'intérieur du site.** Il n'y aurait donc pas besoin de mettre en place un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) à l'extérieur du site.

L'emploi, l'apprentissage et la formation

Création d'emplois directs, indirects et induits

Le projet de l'usine de Saint-Eloi du futur prévoit, à terme, une présence journalière cumulée de 3 500 personnes sur le site (personnels d'Airbus et prestataires externes confondus). Aujourd'hui, la création nette d'emplois liée à ce projet est estimée à environ 20 % du total de ces personnes **(soit 700 postes équivalents temps plein).** Des retours d'expérience ont par ailleurs montré que la création d'un emploi direct chez Airbus se traduit généralement par la création de 2 emplois indirects (chez ses fournisseurs, sous-traitants, prestataires…) et d'un emploi induit (lié par exemple à la consommation des salariés d'Airbus dans les commerces, etc.).

Le transfert de postes, depuis l'usine Saint-Eloi historique, se ferait de manière très progressive tout au long de la montée en charge de l'usine dans la mesure où la production de mâts réacteurs co-existerait sur les deux sites durant plusieurs années.

Investissement dans la formation

Airbus souhaiterait investir dans la formation et l'innovation en interne en prévoyant la création au sein de l'usine Saint-Eloi du futur d'une **zone destinée à la formation des futurs compagnons,** ainsi que d'un **centre de Recherche & Développement** spécialisé dans les systèmes de propulsion.

Le lycée Airbus qui accueille actuellement un peu moins de 500 jeunes devrait doubler sa capacité d'ici 2030 après avoir quitté les locaux de Saint-Eloi historique pour s'implanter sur le site Airbus de Saint-Martin.

Ses formations spécifiques de Bac Pro pourraient permettre de couvrir les compétences nécessaires à l'exploitation de l'usine Saint-Eloi du futur en termes d'assemblage, intégration systèmes, câblage, perçage, contrôle qualité…
Plus nombreux, les jeunes diplômés pourraient trouver un travail ou un apprentissage au sein de la zone de formation de Saint-Eloi du futur.



Les retombées économiques et fiscales

Ce projet d'envergure est un investissement majeur qui se traduira par des **retombées fiscales** directes et substantielles pour la commune de Cornebarrieu et la Métropole toulousaine, leur calcul étant encadré par les règles d'urbanisme et de fiscalité locales en vigueur.

Selon de premières estimations (aux conditions actuellement en vigueur) environ **5 millions d'euros** pourraient être versés annuellement par Airbus aux collectivités de Toulouse Métropole en lien avec la création de la nouvelle usine (taxe foncière…).

La concertation, et après ?



La concertation préalable se déroule jusqu'au 16 février 2027.

Ce dernier chapitre donne à voir les suites de cette procédure, ainsi que les différentes étapes d'instruction administrative et de participation du public auxquelles serait soumis le projet, si Airbus décidait de le poursuivre.

La procédure de concertation préalable à laquelle est soumis le projet Saint-Eloi du futur est encadrée par le Code de l'environnement (art. L121-15-1 et suivants).

Elle se déroule du 24 novembre 2026 au 16 février 2027 sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) qui a désigné Mesdames Isabelle BARTHE et Emilie VARRAUD en tant que garantes. Leur rôle est de veiller au droit du public à être informé et à participer à l'élaboration des décisions.

L'ensemble des documents de la concertation, dont les comptes-rendus et vidéos des rencontres, les fiches thématiques, etc., seront mis en ligne sur le site internet de la concertation.

Les réponses aux contributions déposées sur les registres (numérique et papier) seront également consultables depuis la plateforme www.concertation-projet-saint-eloi-du-futur.fr

Les suites de la concertation préalable

Bilan de la concertation

Au terme de ces 12 semaines d'échange et de débat, les garantes désignées par la CNDP dresseront le **bilan de la concertation préalable** sous 1 mois (art. L121-16-1 du Code de l'environnement).

Ce document répond aux questions suivantes :

- Le public a-t-il été suffisamment informé du projet, de ses enjeux, de ses caractéristiques et de ses impacts ?
- Le public a-t-il pu s'exprimer ? A-t-il obtenu des réponses satisfaisantes à ses questions, lui permettant de formuler des remarques, faire des suggestions et donner son avis sur le projet ?
- La concertation a-t-elle permis de mettre en exergue des points de convergence et de divergence ?

Le bilan de la concertation présente l'ensemble des arguments et questionnements échangés au cours de la concertation et dresse la liste des questions ou propositions du public susceptibles d'approfondissements.

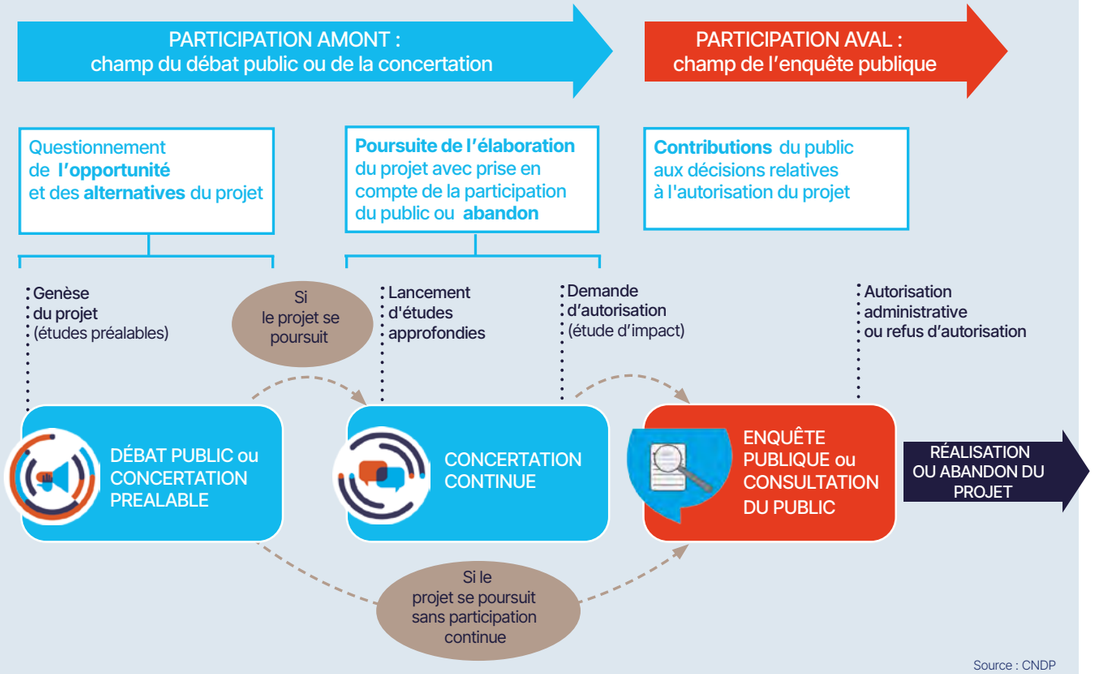
Dans leur bilan, les garants adressent également au porteur de projet un certain nombre de **demandes de précisions et des recommandations** quant à la poursuite de la concertation jusqu'à la consultation du public qui a lieu durant l'instruction des demandes d'autorisation administratives.

Décision du maître d'ouvrage

Une fois ce bilan rendu public, le porteur de projet disposera de 2 mois pour faire connaître les **mesures qu'il envisage de mettre en place** au regard des enseignements qu'il tire de la concertation préalable (art. R121-24 du Code de l'environnement). Il peut, par exemple, décider de faire évoluer son projet en regard de certains avis ou propositions du public.

En cas de poursuite du projet, la Commission nationale du débat public désignera un(e) garant(e) qui sera chargée de suivre la phase de **concertation continue** du projet (art. L121-14 du Code de l'environnement), jusqu'à la consultation du public (procédure remplaçant l'enquête publique) prévue par la loi Industrie Verte.

Continuité de la participation du public lors de l'élaboration d'un projet



Source : CNDP

Le processus décisionnel

Pour se concrétiser, le projet Saint-Eloi du futur (SEF) devrait se soumettre à un cadre réglementaire strict. Il est essentiel de comprendre l'articulation entre deux notions complémentaires fixées par le Code de l'environnement : **l'évaluation environnementale** (la démarche d'analyse) et **l'autorisation environnementale** (la procédure administrative décisionnelle).

"Évaluation environnementale" et "Autorisation environnementale"

L'évaluation environnementale est un processus issu des directives européennes qui se matérialise par la réalisation d'une étude d'impact contenant des éléments obligatoires (selon l'art. R122-5 du Code de l'environnement).

Cette évaluation repose sur deux grands principes :

- elle doit être proportionnée au projet (à ses enjeux et incidences) ;
- et elle doit suivre une logique itérative pour apporter une vision critique servant d'aide à la décision.

L'autorisation environnementale est la procédure administrative (révisée par la loi Industrie Verte) au sein de laquelle l'évaluation environnementale va être instruite.

Pendant la phase d'examen de cette autorisation, l'évaluation environnementale (l'étude d'impact) est soumise à l'avis indépendant de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), ainsi qu'à la consultation du public, des collectivités territoriales et des services de l'État (DDT, DREAL, ARS, etc.).

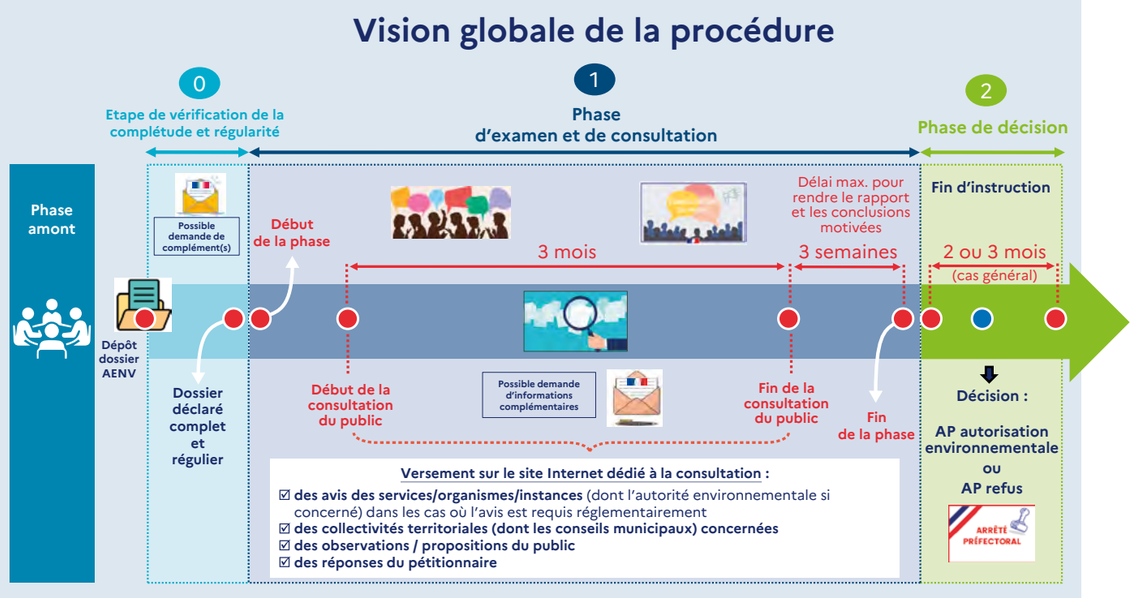
Pour en savoir +

Rendez-vous sur le site du ministère de l'Environnement qui présente :

- **l'évaluation environnementale :** www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/levaluation-environnementale
- **l'autorisation environnementale :** www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/lautorisation-environnementale

Et participez à la visio-conférence "Quelles autorisations environnementales pour le projet ?" (date à retrouver sur le site internet de la concertation).

Les étapes de la procédure d'Autorisation environnementale (Loi industrie verte)



Source : Direction régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Le cadrage réglementaire du projet Saint-Eloi du futur (SEF)

L'instruction administrative du projet d'Airbus nécessiterait l'obtention de plusieurs autorisations spécifiques :

- **une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'Eau ;**
- **un enregistrement au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;**
- **ainsi qu'une Demande de Dérogations au titre des espèces protégées.**

Pour réaliser l'évaluation environnementale, la réglementation impose de respecter le principe du "projet global" (art. L.122-1-1 III du Code de l'environnement).

Ainsi, le périmètre de l'évaluation du projet Saint-Eloi du futur inclurait l'ensemble de ses composantes notamment :

- les travaux préparatoires d'aménagement des parcelles ;
- les travaux de construction des bâtiments, des équipements connexes, de la voirie privée et des parkings ;
- les travaux liés à la déviation de la canalisation de gaz ;
- la prise en compte des incidences générées par le raccordement électrique ;
- la prise en compte des impacts de l'aménagement routier de la M63E au niveau de la zone d'étude.

L'intégration des procédures liées aux projets d'aménagement connexes nécessaires à la réalisation du projet

Afin de respecter ce principe de « projet global », les procédures d'Airbus s'articulent avec celles des gestionnaires de réseaux :

- **pour la déviation du réseau de gaz (Teréga) :** Teréga devrait mener ses propres démarches administratives, à savoir le dépôt d'un porté à connaissance (PAC) au titre du Code de l'environnement, intégrant une demande d'autorisation de travaux au titre de la loi sur l'eau et une étude de danger modificative pour sa canalisation ;
- **le gestionnaire réaliserait également une étude d'incidence environnementale** de ces impacts sur l'environnement. Pour garantir la cohérence globale, les conclusions de cette étude d'incidence de Teréga seraient directement intégrées à l'étude d'impact globale réalisée par Airbus dans le cadre de sa propre demande d'autorisation environnementale ;
- **pour le raccordement électrique (Enedis) :** Les incidences environnementales de ce raccordement devraient être prises en compte dans le périmètre du projet. Des éléments techniques complémentaires seront fournis ultérieurement par Enedis concernant ses propres processus d'autorisation, voir planning page 54.

Procédures liées au projet d'aménagement de l'axe de la M63E porté par Toulouse Métropole

Voir page 61 et suivantes.

Les procédures relatives au Code de l'urbanisme

La surface nécessaire aux travaux de la phase 1 du projet Saint-Eloi du futur est déjà intégrée dans la nouvelle version du PLUi-H, applicable depuis le 26 janvier 2026. Cette première phase répondrait donc aux exigences des autorisations d'urbanisme nécessaires.

La réalisation des travaux de la phase 2 du projet serait soumise aux exigences de la loi Zéro artificialisation nette (loi ZAN) et proposée à la prochaine modification du PLUi-H de Toulouse Métropole, d'ici 2035.

Conception rédaction :
FRANCOM

Crédits photos :
p.4 : © Airbus / p.5 © Francom d'après Google Earth / p.7 © AdobeStock Nicola / p.8-11 © AdobeStock 100% HAND-CRAFTED / p.12 : © Airbus / p.13 : © Airbus / p.14 : © AD'OCC / p.14 : © Airbus / p.15 : © Airbus / p.16 : © Airbus / p.26 : © Airbus / p.27 © Francom d'après Google Earth / p.28 : © AdobeStock PRIM / p.32 : ©WSP KARDHAM LANDFORMA / p.35 : © Airbus / p.38 : © Airbus / p.41 : © Naturalia / © AdobeStock Chaithanya / p.44 : © Francom / p.46 : © Francom d'après Google Earth / p.51: © Francom / p.55 : © Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne © Studio des prairies / p.60 ©AdobeStock PintoArt / p.60 : ©WSP KARDHAM LANDFORMA / p.63 : © Toulouse Métropole / p.64 : © Airbus / p.65 : © Airbus / p.66 : © Airbus / p.67 : © AdobeStock kasto.

Impression :
KORUS Imprimerie
IMPRIM'VERT PEFC

www.concertation-projet-saint-eloi-du-futur.fr

AIRBUS