

# **Avis du Collectif Francazal sur le projet TARMAC Aerosave à Toulouse-Francazal**

Le Collectif Francazal déclare en préambule approuver le principe du recyclage des avions en fin de vie : la réutilisation de certains éléments (moteurs, équipements, etc.) et la récupération de matériaux tels que l'aluminium constituant, du point de vue de l'écologie, un progrès évident par rapport au broyage des appareils et à l'enfouissement des déchets en vrac.

Cela dit, les choix effectués par TARMAC Aerosave concernant la localisation de cette activité à Francazal et le procédé de démolition par cisaillement doivent être discutés :

d'une part, cette activité va générer, dans un milieu urbain dense et déjà fortement sollicité, des nuisances environnementales importantes qu'il convient d'évaluer avec précision ;

d'autre part, la réalisation de ce projet ne sera pas sans incidence sur le développement de la ZAC attenante.

## **Choix du site et du procédé de démantèlement**

Dans la recherche d'un site pour l'implantation de son centre de démantèlement, la comparaison présentée porte principalement sur des critères de faisabilité technique, d'exploitation et de développement de l'activité. Elle ne permet pas de comparer de manière suffisamment documentée les incidences des différents sites envisageables sur l'environnement et la santé humaine.

Comme l'a relevé l'Autorité environnementale, la comparaison des sites envisageables est incomplète car elle ne répond pas aux prescriptions de l'article R. 122-5, II, 7° du Code de l'environnement, qui impose « une description des solutions de substitution raisonnables [...] et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

Le Collectif demande, par conséquent, une reprise de la comparaison des sites envisageables, au regard de l'ensemble des critères.

Il conviendrait également d'expliquer pourquoi l'extension du centre de démantèlement de Tarbes, où TARMAC Aerosave exerce actuellement cette activité, n'a pas été considérée comme une solution de substitution raisonnable. L'aéroport de Tarbes devrait, en conséquence, être explicitement inclus dans la comparaison des solutions de substitution.

Le choix du procédé de découpage des avions en fin de vie devrait également être accompagné d'un inventaire et d'une comparaison des méthodes disponibles ou à venir.

Le dossier ne justifie pas suffisamment pourquoi le procédé de découpe par cisaille retenu à Francazal a été préféré au procédé de découpe par portique à câble diamanté que TARMAC Aerosave met en œuvre à Tarbes et présente depuis plusieurs années comme son procédé de référence. TARMAC indique notamment, dans sa présentation de ce procédé, que la découpe est réalisée à froid à l'aide d'un câble diamanté arrosé d'eau afin d'éviter les émanations de poussières.

Le fait que le découpage à la cisaille, plutôt qu'au sciage, ne produirait pas de limaille (« fines ») n'est pas démontré. La comparaison du bruit émis par les deux méthodes n'est pas faite. Les

émissions de poussières et le bruit des chocs consécutifs à la chute des éléments de l'avion ne sont pas documentés non plus.

Le dossier devrait justifier le choix du procédé par cisaille et démontrer qu'il constitue, dans un environnement urbanisé, une solution présentant un bilan environnemental et sanitaire au moins aussi favorable que les autres procédés envisageables, au regard notamment :

- du bruit ;
- des émissions de poussières et de particules ;
- des risques de projections ;
- des chocs et chutes de matériaux ;
- de la consommation d'eau ;
- de la production et du traitement des effluents ;
- des risques de pollution des sols et des eaux ;
- des risques d'incendie ;
- de la nature et du volume des déchets produits ;
- de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre ;
- des conditions de travail des personnels.

## **Nuisances dans un environnement fortement urbanisé**

Sur la question des nuisances sonores, l'étude d'impact acoustique (08\_3\_08\_TARMAC\_Annexe\_EI\_T2\_Etude\_Acoustique.pdf) conclut au respect des émergences réglementaires dans les zones à émergence réglementée étudiées.

Cette conformité réglementaire ne suffit toutefois pas à caractériser l'acceptabilité environnementale du projet. L'étude souligne par ailleurs que « la prise en compte des futurs bâtiments autour de la zone de démantèlement met en évidence un niveau de bruit lié à l'activité dans les ZER plus faible que les niveaux sonores donnés dans le PEB ».

Or le fait que le niveau sonore calculé reste inférieur aux valeurs prises en compte dans le PEB ne permet pas, à lui seul, de conclure à l'absence d'impact significatif de cette nouvelle source sonore sur les populations riveraines et les personnes travaillant sur l'aéroport et dans la ZAC attenante.

Au reste, le PEB constitue un outil de planification de l'exposition au bruit aérien ; il ne saurait être assimilé à un objectif de niveau sonore à atteindre par une nouvelle activité industrielle.

Dans les conditions réelles d'exploitation, le bruit de l'activité de découpage est susceptible d'émerger dans les zones d'habitation situées autour du site, comme c'est déjà le cas pour les essais moteurs réalisés sur l'aérodrome.

La réalité de l'urbanisation au sud de l'aéroport est sensiblement différente de la présentation qui en est faite dans le dossier. Dans un rayon de 550 à 800 mètres de la zone projetée pour le démantèlement, plusieurs ensembles résidentiels collectifs, dont certains ont été construits récemment, forment un nouveau quartier regroupant au total environ 435 logements.

Par ailleurs, l'étude de dangers recense elle-même, parmi les établissements accueillant des populations sensibles les plus proches du projet, une crèche à 280 mètres, le collège Montesquieu à 400 mètres, l'école maternelle Christian Blanc à 510 mètres et la résidence autonomie Loubaysens à 550 mètres.

Enfin, l'exposition aux nuisances ne concerne pas seulement les populations résidentes. L'étude de dangers recense elle-même, à seulement 240 mètres au sud du projet, des terrains de sport. Il s'agit en réalité d'une vaste plaine sportive de plus de dix hectares, qui comprend notamment des équipements de football, d'athlétisme, de rugby, de tennis, de padel, de pétanque et de boxe et qui se prolonge jusqu'au collège Montesquieu. Ces équipements sont susceptibles d'accueillir quotidiennement un nombre important d'usagers, notamment des enfants et des adolescents. Des commerces sont par ailleurs recensés par le dossier à 250 mètres au sud du projet.

L'étude acoustique indique que le modèle utilisé pour déterminer les niveaux sonores prend en compte les conditions météorologiques, notamment le vent. Elle ne précise toutefois pas les conditions de vent retenues pour les calculs, ni ne présente les résultats correspondant aux situations météorologiques susceptibles de favoriser la propagation du bruit vers les secteurs habités situés au sud et au sud-ouest.

Cette question mérite d'autant plus d'attention que le bruit émis sur l'aérodrome est, selon les conditions météorologiques, susceptible d'être perçu à des distances sensiblement différentes. Il conviendrait donc que l'étude précise les conditions météorologiques retenues et permette d'apprécier les niveaux sonores correspondant aux situations de propagation les plus défavorables pour les zones habitées.

La question des émissions atmosphériques appelle également des réserves. Interrogé lors de la réunion publique du 22 juin 2026 sur la production de poussières et de ferrailles, le porteur de projet a répondu que l'activité ne produirait pas de « fines », tout en indiquant que le processus prévoit un nettoyage systématique des sols et un système de traitement des eaux usées. À la question suivante, portant explicitement sur une éventuelle pollution atmosphérique, la réponse apportée a été : « Non ».

Cette réponse catégorique n'est cependant pas étayée par une caractérisation des éventuelles émissions de poussières et de particules susceptibles d'être produites lors du cisaillement et de la fragmentation des aéronefs. Or des séquences vidéo de démantèlement d'aéronefs par cisaillement montrent des dégagements de poussières lors de certaines opérations. Sans préjuger de la nature ni de la quantité des émissions qui seraient produites par le procédé envisagé à Franczal, cette observation justifie que l'affirmation selon laquelle l'activité ne générera aucune pollution atmosphérique soit étayée par une évaluation précise.

Dans un environnement urbain aussi proche des zones d'habitation et des établissements sensibles, le dossier devrait notamment préciser la nature des poussières ou particules éventuellement produites par les opérations de cisaillement et de fragmentation, les conditions dans lesquelles elles pourraient être mises en suspension dans l'air, les dispositifs prévus pour en limiter l'émission et la dispersion, ainsi que les conditions météorologiques susceptibles de favoriser leur transport vers les secteurs habités.

L'affirmation selon laquelle le procédé par cisaillement ne produit pas de « fines » ne répond pas à cette question. L'absence de fines résultant du sciage n'implique pas, par elle-même, l'absence de toute émission de poussières ou de particules lors du cisaillement et de la fragmentation des matériaux. C'est cette éventualité qui devrait être caractérisée.

Dans ces conditions, le Collectif Franczal considère que les incidences de l'activité de démantèlement sur les populations riveraines ne sont pas suffisamment caractérisées pour permettre d'en apprécier correctement l'acceptabilité dans cet environnement urbain.

# **Incidence du projet sur l'aménagement de la ZAC Francazal**

En 2023, Toulouse Métropole a organisé une concertation préalable à la création, sur 38 hectares de l'ancienne base aérienne de Francazal acquis auprès de l'État, d'une ZAC destinée à accueillir le « Campus des mobilités innovantes et décarbonées ».

Ce projet n'était pas présenté comme la simple création d'une zone d'activités. Outre l'accueil d'entreprises œuvrant dans le domaine des nouvelles mobilités terrestres et aériennes utilisant des énergies non carbonées, Toulouse Métropole affichait l'objectif d'y réaliser un aménagement « équilibré, convivial et ouvert sur la ville », bénéficiant d'un traitement paysager et proposant « un cadre de vie qualitatif pour les riverains et les usagers ». La concertation faisait également une place importante à la préservation et à la valorisation du patrimoine de l'ancienne base ainsi qu'à la création d'espaces de loisirs et de détente accessibles aux salariés et aux habitants.

Le projet TARMAC Aerosave ne se situe pas dans le périmètre de cette ZAC, mais dans l'emprise concédée de l'aérodrome, au voisinage immédiat de sa limite nord.

Cette situation conduit à s'interroger sur les conséquences de l'implantation, à cet endroit, d'une activité industrielle comprenant notamment deux aires extérieures, l'une consacrée au démantèlement et l'autre à la déconstruction des aéronefs. Les nuisances susceptibles d'être générées par ces opérations, notamment celles de nature sonore examinées précédemment, ne concernent pas seulement les populations riveraines : elles sont également susceptibles d'affecter les conditions de travail dans les entreprises voisines et de peser sur les conditions d'aménagement et les usages futurs des terrains de la ZAC.

Le projet TARMAC s'inscrit dans un ensemble plus vaste d'opérations liées au réaménagement du site de Francazal et la ZAC voisine est prise en compte à ce titre dans l'évaluation environnementale globale. Pour autant, cette approche ne paraît pas répondre à la question spécifique des contraintes que l'implantation durable, au voisinage immédiat de la ZAC, d'une activité de démantèlement et de déconstruction d'aéronefs à l'air libre est susceptible de faire peser sur les choix d'aménagement et les usages futurs de celle-ci.

Cette question paraît d'autant plus importante que les études relatives à l'aménagement de la ZAC se poursuivent et que l'organisation future du site de Francazal n'est pas entièrement figée. L'autorisation d'une activité industrielle susceptible de générer durablement des nuisances dans les secteurs voisins constituerait une contrainte avec laquelle ces projets d'aménagement devraient nécessairement composer. Elle pourrait, en définitive, restreindre les choix d'implantation ou d'usage dans les secteurs les plus exposés.

Le Collectif Francazal considère en conséquence que l'incidence du projet TARMAC sur les possibilités d'aménagement de la ZAC voisine doit être explicitement évaluée. La compatibilité de cette activité avec les objectifs annoncés pour le Campus Francazal et avec les usages futurs de la ZAC devrait être établie avant que ne soit prise une décision susceptible d'en contraindre durablement l'aménagement.

## **Conclusion**

Le Collectif Francazal réaffirme qu'il ne remet pas en cause le principe du recyclage des aéronefs en fin de vie ni l'intérêt environnemental d'une telle activité.

En revanche, il considère que le choix d'implanter à Franczal une activité de démantèlement et de déconstruction d'aéronefs à l'air libre, selon le procédé envisagé, n'est pas justifié au regard des caractéristiques de son environnement. Les éléments présentés ne permettent pas, en particulier, d'écarter les réserves relatives aux nuisances susceptibles d'affecter les populations riveraines et les activités voisines, ni celles concernant les contraintes que cette implantation pourrait faire peser durablement sur l'aménagement futur du site de Franczal.

**Pour ces raisons, le Collectif Franczal émet un avis défavorable au projet TARMAC Aerosave dans les conditions d'implantation et d'exploitation présentées dans le dossier soumis à la consultation du public.**

---