



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale  
OCCITANIE

**Inspection générale de l'environnement  
et du développement durable**

**Avis sur le projet de parc logistique sur la commune de Saint-Étienne de Tulmont (82)**

**N°saisine : 008615/A P**

**Date : 29 décembre 2025**

# PRÉAMBULE

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

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

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

Par courrier reçu le 7 novembre 2025, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par la commune de Saint-Étienne de Tulmont sur le projet de parc logistique sur la commune de Saint-Étienne de Tulmont (82).

Le dossier comprend une étude d'impact et le permis de construire datés de juillet 2025.

L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie.

En application du 3° de l'article R. 122-6 I relatif à l'autorité environnementale compétente et de l'article R. 122-7 I du Code de l'environnement, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

Cet avis a été adopté en délégation conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (décision du 25 août 2025) par Annie VIU le 29 décembre 2025.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 29 septembre 2022, Annie VIU atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la DREAL Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de sa présidente.

Conformément à l'article R. 122-7 III du Code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS) qui a répondu en date du 24/11/2025.

Conformément à l'article R. 122-9 du même Code, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public.

Il est également publié sur le portail de l'autorité environnementale<sup>1</sup> et sur le site internet de l'autorité compétente pour autoriser le projet.

<sup>1</sup> <https://evaluation-environnementale.ecologie.gouv.fr/>

# SYNTHÈSE

Le projet de parc logistique se situe à Saint-Étienne de Tulmont, à 10 km au nord-est de Montauban, au sein de la communauté de communes Quercy Vert Aveyron et dans le périmètre du SCoT Midi-Quercy en cours d'élaboration. Il est situé en continuité de la zone artisanale des Brugues sur un terrain actuellement agricole et couvrira environ 13 hectares. La société SAS Olivier Dubois prévoit d'y aménager un parc logistique automobile destiné au reconditionnement de véhicules. Le dossier est instruit dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

L'étude d'impact indique que le projet pourrait conduire la commune de Saint-Étienne de Tulmont à dépasser son objectif de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, dans un contexte où des projets des communes voisines, également en zone agricole, nécessite une étude des effets cumulés. Toutefois, le dossier ne fournit pas de données quantitatives précises sur la consommation d'espace induite, et n'analyse pas la compatibilité du projet avec les trajectoires de sobriété foncière fixées par les documents de planification. La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets du projet en termes de consommation d'espace, d'étudier des solutions permettant de réduire l'artificialisation, en privilégiant les séquences d'évitement et de réduction, voire d'envisager des actions de compensation en proposant des mesures de désimperméabilisation ou de renaturation.

Le projet, qui conduit à imperméabiliser 8,3 ha, se situe en bordure d'une zone rouge du PPRi de Saint-Étienne de Tulmont, à proximité du ruisseau de Laujole, ce qui rend indispensable la maîtrise des écoulements d'eaux pluviales. Malgré cela, le dossier ne fournit pas d'analyse suffisante sur les risques en cas de débordement ou de dysfonctionnement des ouvrages de gestion, ni sur les impacts en aval, sur la zone rouge du PPRi, sur la bande tampon constituée par la ripisylve en prenant en compte les effets cumulés avec les projets voisins. La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse précisant les surfaces imperméabilisées, le dimensionnement des ouvrages de gestion, les trajectoires de surverse de ces ouvrages, les incidences sur les secteurs situés en aval, des scénarios de dysfonctionnement et de la compatibilité avec le PPRi afin d'écartier tout risque d'aggravation des inondations à l'aval du projet.

Le dossier met en avant l'installation d'ombrières photovoltaïques et un programme de boisement pour compenser une partie des émissions de gaz à effet de serre du projet. La MRAe considère que ces mesures doivent être précédées de mesure d'évitement et de réduction pour les principales sources d'émissions identifiées, en particulier la phase de construction et les déplacements de poids lourds liés à l'activité du parc logistique. La MRAe souligne l'importance d'identifier et de mettre en œuvre des actions directement orientées vers la diminution des émissions du chantier et des flux logistiques.

# AVIS DÉTAILLÉ

## 1 Présentation du projet

### 1.1 Contexte et présentation du projet

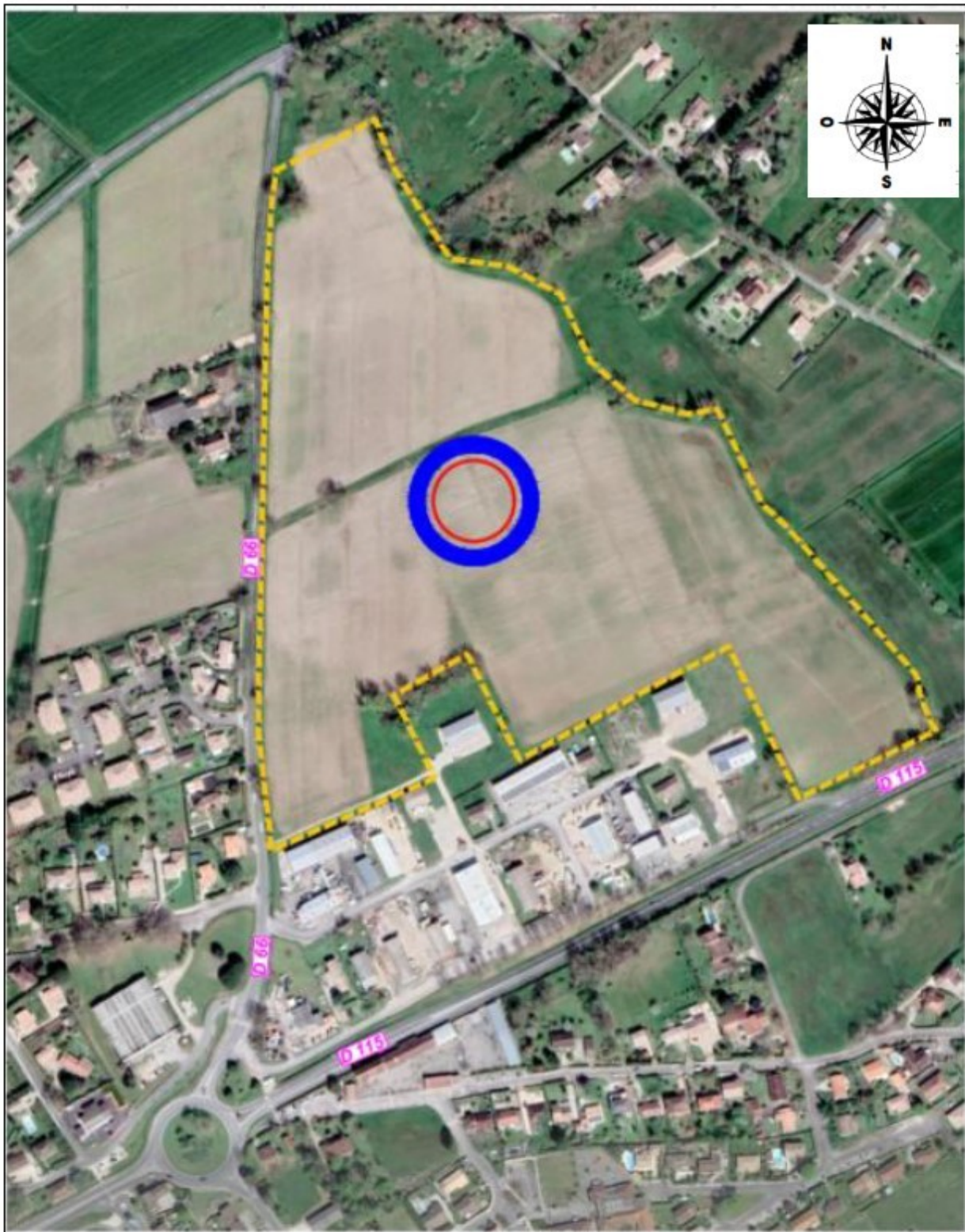
Le terrain concerné se situe sur la commune de Saint-Étienne de Tulmont, qui se situe à environ 10 km au nord-est de Montauban et appartient à la communauté de communes de Quercy Vert Aveyron. Elle est intégrée dans le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du pays Midi-Quercy, en cours d'élaboration. Le site se situe en continuité directe avec la zone artisanale des Bruges. La société SAS Olivier Dubois projette d'y aménager un parc logistique dédié aux véhicules automobiles, en bordure de la route d'Albias (RD66) et de la RD115, sur des parcelles actuellement à vocation agricole.

Le site, d'une superficie d'environ 13 hectares, accueillera à terme environ 4 000 véhicules dans le cadre d'une activité de reconditionnement. Le projet prévoit la réalisation d'un bâtiment industriel, d'aires de stationnement équipées d'ombrières photovoltaïques, de zones de stockage en revêtement perméable, ainsi que diverses infrastructures annexes : locaux d'accueil, station de lavage, bornes de recharge électrique et parkings associés.

**Le projet prévoit la création :**

- **de 5 constructions :**
  - un atelier de nettoyage et photos, bureaux et locaux sociaux (atelier en rez-de-chaussée, partie administrative sur deux niveaux, hauteur : 6m80, une terrasse extérieure attenante aux locaux sociaux) ;
  - un atelier de reconditionnement mécanique et carrosserie (rez-de-chaussée, hauteur : 6m80) ;
  - un atelier d'activités diverses (rez-de-chaussée, hauteur : 6m80) ;
  - un poste de garde – Accueil et contrôle à l'entrée du site (rez-de-chaussée surélevé, hauteur : 3m60) ;
  - une station de lavage (hauteur 4m30) ;
- **d'aires logistiques :**
  - 4 298 emplacements au total dont 400 équipés de bornes de recharge électrique de 3,7 kW :
    - 3 747 pour véhicules légers
    - 551 pour véhicules utilitaires
- **d'ombrières photovoltaïques :** la quasi-totalité des emplacements sera couverte par des ombrières photovoltaïques, de typologies simples ou doubles, avec une hauteur maximale de 5m60.
- **d'espaces végétalisés :** le projet intègre environ 10 911 m<sup>2</sup> de surfaces végétalisées, contribuant à l'insertion paysagère et à la gestion des eaux pluviales.

Le site de projet est situé en bordure du ruisseau de Laujole qui présente un aléa inondation (zone rouge de PPRi – cf §3.2).



Vue aérienne du projet et délimitation du secteur d'étude (p.4 du résumé non technique)



Plan de masse du projet (p.7 du résumé non technique)

## 1.2 Cadre juridique

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 39b du tableau annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement relative aux « opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha ».

Le dossier est instruit dans le cadre d'une procédure de permis de construire. Un dossier de déclaration ou d'autorisation loi sur l'eau au titre de la rubrique relative aux rejets d'eaux pluviales (2150) devra être déposé.

D'après le PLU, le projet se situe en zone UX (zone urbaine raccordée entièrement au réseau collectif d'assainissement, au lieu-dit « Brugues »), 1AUXa, 1AUXb et 1AUXc (zone d'urbanisation future, à vocation d'activités, en continuité de la zone d'activités des Brugues). Les parcelles du projet sont concernées par une OAP de la zone d'activités des Brugues.

### 1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe

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

- l'artificialisation des sols ;
- le risque d'inondation ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation du paysage ;
- la préservation de la biodiversité ;

## 2 Qualité de l'étude d'impact

Le résumé non technique (RNT) de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Sa lecture ne pose pas de difficultés. Sur la forme, l'étude d'impact est globalement claire, facilement lisible, assortie de tableaux de synthèse et de cartes thématiques.

Le dossier indique que le projet n'a pas fait l'objet d'une réflexion approfondie sur des alternatives de localisation. Deux arguments principaux sont avancés pour justifier l'absence d'analyse de variantes :

- la volonté de prolonger l'urbanisation existante, le site étant en continuité immédiate de la zone artisanale des Brugues et bénéficiant d'une connexion paysagère assurée par la ripisylve du Laujole, ce qui contribuerait, selon le maître d'ouvrage, à une intégration respectueuse de l'environnement ;
- la présence, en bordure de l'emprise, de voies structurantes et l'accès direct à l'autoroute A20, considérés comme favorables au fonctionnement logistique du projet.

La MRAe rappelle que ces éléments ne dispensent pas le maître d'ouvrage de l'obligation réglementaire de présenter et d'examiner des solutions de substitution raisonnables, telles que prévues par le Code de l'environnement. Cette étape constitue un volet essentiel de la démarche « éviter – réduire – compenser » et permet de vérifier que le choix du site retenu est le moins impactant au regard des enjeux environnementaux, notamment en matière de consommation d'espace, de paysages, d'hydrologie, de biodiversité ou encore d'exposition aux risques naturels.

En l'état, le dossier ne démontre pas que d'autres localisations potentiellement moins sensibles – y compris des secteurs déjà urbanisés, artificialisés ou reconvertibles – aient été étudiées. L'absence d'analyse comparative ne permet pas d'apprécier la pertinence environnementale du choix du site actuel ni de s'assurer qu'il constitue la solution la moins impactante.

**La MRAe recommande de compléter le dossier par une analyse des alternatives de localisation, incluant l'examen de solutions de substitution raisonnables telles que des sites déjà urbanisés, partiellement imperméabilisés ou présentant un moindre enjeu environnemental. Elle recommande également de comparer ces options au site retenu selon des critères explicites (consommation d'espace, risques naturels, continuité écologique, paysages...), conformément aux exigences du Code de l'environnement.**

## 3 Prise en compte de l'environnement dans le projet

### 3.1 L'artificialisation des sols

L'étude d'impact indique que, compte tenu du projet, l'objectif communal de réduction de 50 % de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers — soit un plafond d'artificialisation de 2 ha/an sur la période 2021-2030 — pourrait être dépassé sur la commune de Saint-Étienne de Tulmont. Par ailleurs, il est précisé que plusieurs projets situés sur des communes voisines sont également susceptibles d'entraîner des pertes supplémentaires de surfaces agricoles ou de générer des effets cumulés significatifs sur l'activité agricole du territoire.

Pour autant, le dossier reste insuffisamment précis sur l'évaluation de la consommation d'espace induite par le projet et sur la manière dont celui-ci s'inscrit dans les trajectoires de réduction fixées par les documents de planification (SRADDET, SCoT, PLU). L'absence d'analyse détaillée des surfaces réellement artificialisées, de leur localisation, ainsi que des impacts cumulés avec les projets environnants, ne permet pas de s'assurer de la compatibilité du projet avec les objectifs de sobriété foncière déclinés sur le territoire.

De même, les possibilités d'éviter ou de réduire l'artificialisation ne sont pas suffisamment explorées. Le dossier n'examine pas, ou très marginalement, les options permettant de limiter l'emprise du projet, d'optimiser les surfaces déjà urbanisées, ou de mobiliser en priorité des sites présentant un potentiel de réutilisation. L'étude reste également silencieuse sur les mesures de désimpermeabilisation ou de renaturation qui pourraient contribuer à compenser ou réduire l'impact foncier du projet dans une logique d'équilibre territorial.

**La MRAe recommande de compléter le dossier par une analyse précise et chiffrée de la consommation d'espace générée par le projet, en la replaçant dans la trajectoire foncière communale et supra-communale, et d'examiner de manière argumentée les solutions permettant d'éviter ou de réduire l'artificialisation. Elle recommande également d'identifier, lorsque cela est pertinent, des actions de désimpermeabilisation ou de renaturation de sites déjà artificialisés afin de contribuer à l'atteinte des objectifs de sobriété foncière.**

### 3.2 Le risque d'inondation

La commune de Saint-Étienne de Tulmont est couverte par un Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation (PPRI), approuvé le 27 août 2014. L'examen de ce document réglementaire montre que la partie est du projet est en limite immédiate d'une zone rouge, correspondant à la zone tampon de la ripisylve du ruisseau de Lujole. Le site se situe ainsi en bordure d'un cours d'eau présentant un aléa inondation avéré.

Dans ce contexte, la maîtrise des écoulements et des volumes rejetés à l'aval constitue un enjeu majeur, particulièrement dans un secteur où les désordres hydrauliques peuvent avoir des conséquences

notables sur les terrains agricoles, les infrastructures et les milieux aquatiques. L'étude d'impact précise qu'environ 8,3 hectares du site seront imperméabilisés, ce qui représente un changement significatif des conditions hydrologiques naturelles et un risque potentiel d'aggravation des crues en aval.

Le dossier indique que les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront dimensionnés pour éviter tout débordement pour une pluie de période de retour 20 ans. Pour des événements supérieurs, jusqu'à une période de retour 100 ans, une surverse externe, de type aérienne, permettra d'évacuer les excédents sans provoquer de désordre immédiat. Toutefois, aucun élément détaillé n'est fourni sur :

- les trajectoires que suivront les eaux en cas de débordement de la surverse ;
- les zones potentiellement impactées à l'aval ;
- le comportement du dispositif en cas d'obstruction ou de dysfonctionnement ;
- les incidences sur la zone rouge du PPRi et sur les milieux rivulaires sensibles associés au ruisseau de Laujole ;
- les effets cumulés avec d'autres projets ou évolutions d'urbanisation dans le bassin versant.

En l'absence de ces éléments, l'analyse ne permet pas de démontrer que le projet n'aggraverait pas le risque d'inondation ni qu'il est pleinement compatible avec les prescriptions du PPRi. Une modélisation hydraulique simplifiée ou une analyse d'impact en cas de dépassement des capacités des ouvrages apparaît nécessaire pour éclairer la robustesse du système proposé.

**La MRAe recommande de compléter le dossier par une analyse des incidences en cas de débordement des ouvrages de gestion des eaux pluviales, incluant la description des chemins de surverse des ouvrages de gestion, l'identification des zones à risque en aval, l'évaluation des impacts potentiels sur la zone rouge du PPRi et sur la zone tampon constituée par la ripisylve du ruisseau de Laujole, ainsi qu'un examen des scénarios de dysfonctionnement. Elle recommande également de vérifier la compatibilité du projet avec les prescriptions du PPRi et de renforcer, si nécessaire, les mesures visant à éviter toute aggravation du risque d'inondation.**

### 3.3 La réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le dossier présente plusieurs actions visant à réduire ou compenser les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet. Il met notamment en avant l'installation de centrales photovoltaïques sur l'ensemble des toitures disponibles, ce qui permettrait de compenser une part importante — voire la totalité selon le porteur de projet — des émissions liées aux consommations énergétiques des bâtiments. Un second axe repose sur un programme de boisement important, en particulier au niveau des lisières et de la ripisylve, visant à renforcer le stockage de carbone tout en améliorant la trame écologique.

Toutefois, ces mesures ne répondent que partiellement aux enjeux identifiés dans l'étude d'impact. En effet, celle-ci précise que les émissions de GES du parc logistique proviennent principalement de deux postes : la phase de construction et les déplacements des poids lourds induits par l'activité future du site.

Or, aucune mesure de réduction structurante et proportionnée n'est proposée pour agir directement sur ces sources majeures d'émissions. L'absence d'analyse chiffrée des émissions évitées grâce à d'éventuelles optimisations logistiques, à l'organisation des flux, au recours à des modes de transport alternatifs, ou encore à des exigences renforcées sur la performance des chantiers, limite la capacité du dossier à démontrer une trajectoire compatible avec les objectifs nationaux de réduction des GES.

En l'état, le projet n'apporte pas d'éléments permettant de s'assurer que les émissions significatives liées aux transports de marchandises et à la construction seront efficacement maîtrisées. Les mesures de compensation par boisement, bien qu'intéressantes sur le plan écologique, ne peuvent se substituer à une démarche de réduction ambitieuse et démontrée.

**La MRAe recommande de compléter l'étude par une analyse approfondie et quantifiée des émissions liées au chantier et aux flux logistiques, et de proposer des mesures de réduction directement ciblées sur ces postes (optimisation des flux, mutualisation des transports, exigences environnementales pour le chantier, promotion de véhicules à faibles émissions, etc.).**

### 3.4 La préservation du paysage

Le projet de parc logistique de Saint-Étienne de Tulmont s'insère dans un environnement rural dominé par les activités agricoles, caractérisé par des paysages largement ouverts, ponctués de haies résiduelles, de lisières arborées et de quelques secteurs en friche. Le site est délimité à l'ouest et au sud par une route départementale et jouxte une zone artisanale existante. La topographie, globalement plane, présente une pente douce orientée vers le nord-est en direction du ruisseau situé en contrebas.

Aucun site classé ou inscrit n'est recensé sur le territoire communal ; le site inscrit le plus proche se situe à environ 9 km, sur la commune de Montauban. Par ailleurs, Saint-Étienne de Tulmont ne dispose pas d'éléments patrimoniaux remarquables identifiés dans les inventaires réglementaires.

Afin d'atténuer l'impact visuel du projet et de favoriser son intégration dans le paysage rural, plusieurs mesures paysagères sont prévues, notamment :

- le renforcement des lisières végétales en périphérie du site, incluant la reconstitution de haies champêtres et la création de cordons arborés ;
- la plantation d'essences locales adaptées au contexte écologique (Chêne pubescent, Erable champêtre, Charme, etc.) ;
- l'aménagement paysager des abords des bassins de rétention, constituant des éléments structurants du projet.

Ces mesures visent à limiter la rupture visuelle induite par les bâtiments logistiques, dont les volumes sont notablement contrastés par rapport au paysage agricole environnant.

La MRAe relève que plusieurs habitations sont situées en périphérie immédiate du site, en particulier au sud et à l'est. L'étude paysagère ne détaille pas avec suffisamment de précision les effets de covisibilité depuis ces résidences, ni l'efficacité réelle des aménagements végétalisés prévus à court et long terme. Les photomontages fournis demeurent partiels et ne couvrent pas l'ensemble des points de vue sensibles identifiés. En l'absence de simulation précise depuis les habitations proches, il reste difficile d'apprécier la perception réelle du projet et le niveau d'atténuation obtenu grâce aux mesures d'insertion.

**La MRAe recommande de compléter l'analyse paysagère par des photomontages supplémentaires réalisés depuis les habitations situées à proximité immédiate du site, en intégrant les vues en période hivernale et estivale. Elle recommande également de préciser l'efficacité attendue des dispositifs végétaux dans le temps (stades de croissance, densité, entretien) afin de vérifier leur capacité à réduire les covisibilités et à garantir une insertion durable du projet dans le paysage rural.**

### 3.5 La préservation de la biodiversité

Un pré-diagnostic faune/flore a été réalisé par le bureau d'étude environnement ETEN en 2022, ainsi qu'un diagnostic complet sur quatre saisons en octobre 2023 afin d'identifier les enjeux écologiques du site à l'état initial. Au sein de l'aire d'étude, 27 formations d'habitats naturels et anthropiques ont été identifiées. Le paysage est largement dominé par des zones agricoles, principalement des champs. À l'est du site, la ripisylve du ruisseau de Laujole constitue un élément végétal structurant. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été recensé.

Les enjeux concernant les habitats naturels sont jugés nuls à modérés. Les enjeux les plus forts concernent les habitats de la ripisylve boisée, le bosquet, les mares et le ruisseau de Laujole. Les enjeux les plus faibles sont liés aux habitats les plus communs et aux milieux anthropisés.

Aucune zone humide n'a été identifiée sur la base du critère pédologique selon les premiers inventaires d'ETEN. En revanche, un linéaire de joncs épars de 109,3 mètres a été caractérisé comme zone humide sur la base du critère floristique. Un complément d'étude zone humide sur critère pédologique a été réalisé par le bureau d'étude ALTEMIS en 2025, relevant une zone humide au niveau de la mare au sud du projet.

Le site prend place dans un secteur maillé par des cours d'eau identifiés comme des corridors écologiques. L'un d'eux borde l'est du site, il s'agit du ruisseau de Laujole. Des réservoirs biologiques sont également constitués par l'Aveyron et la Tauge.

Les effets sur la biodiversité sont limités par l'évitement de la zone humide, des arbres remarquables et de la ripisylve du ruisseau de Laujole. Les zones directement impactées sont essentiellement composées de monocultures agricoles peu diversifiées, présentant un intérêt écologique limité (11,46 ha de cultures de très faible intérêt pour la reproduction et 0,33 ha de friches).

En phase travaux, l'adaptation du calendrier de travaux (MR01) permettra d'éviter les périodes sensibles susceptibles d'occasionner la destruction d'individus. Au regard des habitats impactés et de l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction, les incidences résiduelles sont jugées faibles sur la biodiversité.

Dans le SCoT, les milieux ouverts situés en périphérie de Saint-Étienne de Tulmont sont identifiés comme une trame mosaïque, formant un corridor écologique propre aux espaces ouverts. Ainsi, l'impact du projet sur les continuités écologiques est jugé modéré. Le projet entraîne une réduction des possibilités de déplacement de la faune locale, dans un secteur déjà fragilisé par la dispersion de l'urbanisation.