



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de « plateforme logistique – Aéroport de Montpellier (34) »**

**n°Ae : 2014-101**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 février 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet : « Plateforme Logistique – Aéroport de Montpellier (34) »*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Hubert, Perrin, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Clément, Ledenic, Vindimian*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Mme Guth, MM. Decocq, Galibert, Letourneux et Roche.*

*N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : Mme Steinfelder*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le président de la communauté d'agglomération du Pays de l'or, le dossier ayant été reçu complet le 17 novembre 2014.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*L'Ae a consulté par courriers en date du 19 novembre 2014 :*

- le préfet de département de l'Hérault, et a pris en compte sa réponse en date du 16 décembre 2014,*
- la ministre chargée de la santé,*
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement du Languedoc-Roussillon.*

*Sur le rapport de Claire Hubert et Eric Vindimian, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

## Synthèse de l'avis

Le projet de plateforme logistique est prévu par le projet stratégique 2015–2019 de développement de la société anonyme Aéroport de Montpellier. Cette plateforme sera accolée à la zone de fret déjà existante de l'aéroport de Montpellier sur la commune de Mauguio (34). Le site de l'aéroport de Montpellier est concédé par l'Etat à la société anonyme Aéroport de Montpellier jusqu'en 2038 pour une surface totale de 475 ha.

Le projet, confié à la société Thalium promotion, consiste à aménager une parcelle de 17 ha afin de permettre à des activités logistiques de s'y développer. Les aménagements prévus permettront la construction de deux entrepôts de 25 000 m<sup>2</sup> ainsi qu'un bâtiment messagerie et un bâtiment de 700 m<sup>2</sup> de locaux techniques et bureaux. Le projet consiste à aménager les surfaces et leur desserte par une voirie centrale et une voirie périphérique afin d'accueillir des projets de constructions avec leurs zones de stationnement conformément au projet prévu (Cf. Figure 1 page 4).

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- la destruction d'un habitat de l'Outarde canepetière ;
- le risque d'inondation, du fait de l'imperméabilisation des sols ;
- la pollution des eaux vis-à-vis de l'étang de l'Or, zone vulnérable en situation d'eutrophisation et site Natura 2000 ;
- la qualité de l'air et les nuisances sonores pour les riverains.

L'étude d'impact comporte l'analyse de l'ensemble des enjeux environnementaux. Elle est cependant, du point de vue de l'Ae, beaucoup trop qualitative. L'Ae considère que le dossier ne présente pas suffisamment d'éléments pour éclairer correctement le public et les autorités compétentes.

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

- revoir l'étude d'impact en profondeur avant l'enquête publique, afin notamment qu'elle évalue les impacts des voiries et de l'occupation prévisible des sols et qu'elle débouche sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation appropriées ;
- procéder à une évaluation de l'impact de l'artificialisation des sols induit par le projet sur les risques d'inondation au sein du bassin versant de la Jasse ;
- procéder à une évaluation des impacts des rejets polluants de la plateforme pour le milieu aquatique tant en situation chronique qu'en situation de pollution accidentelle ;
- mieux étudier l'impact du projet sur l'Outarde canepetière, afin de justifier la conclusion d'impacts modérés en phase aménagée. Elle recommande également d'envisager des mesures d'évitement et de réduction avant de proposer des mesures de compensation ;
- procéder à l'évaluation des incidences sonores pour le voisinage en phase chantier et en phase aménagée du fait de l'accroissement de circulation sur la voirie de la plateforme ;
- d'indiquer formellement l'engagement du maître d'ouvrage sur les mesures à prendre lors des travaux et sur les mesures de suivi indiquées dans l'étude d'impact.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le projet de plateforme logistique est prévu par le projet stratégique<sup>2</sup> 2015–2019 de développement de la société anonyme Aéroport de Montpellier<sup>3</sup>. Cette plateforme sera accolée à la zone de fret déjà existante de l'aéroport de Montpellier sur la commune de Mauguio (34), sans toutefois présenter, d'après les informations fournies, de lien fonctionnel avec l'activité aéroportuaire. Le site de l'aéroport de Montpellier est concédé par l'Etat à la société anonyme Aéroport de Montpellier jusqu'en 2038 pour une surface totale de 475 ha. Ce projet s'inscrit au sein des activités de type économique développées par la société anonyme Aéroport de Montpellier et prévues au SCOT<sup>4</sup> du Pays de l'Or et au plan local d'urbanisme de la ville de Mauguio.

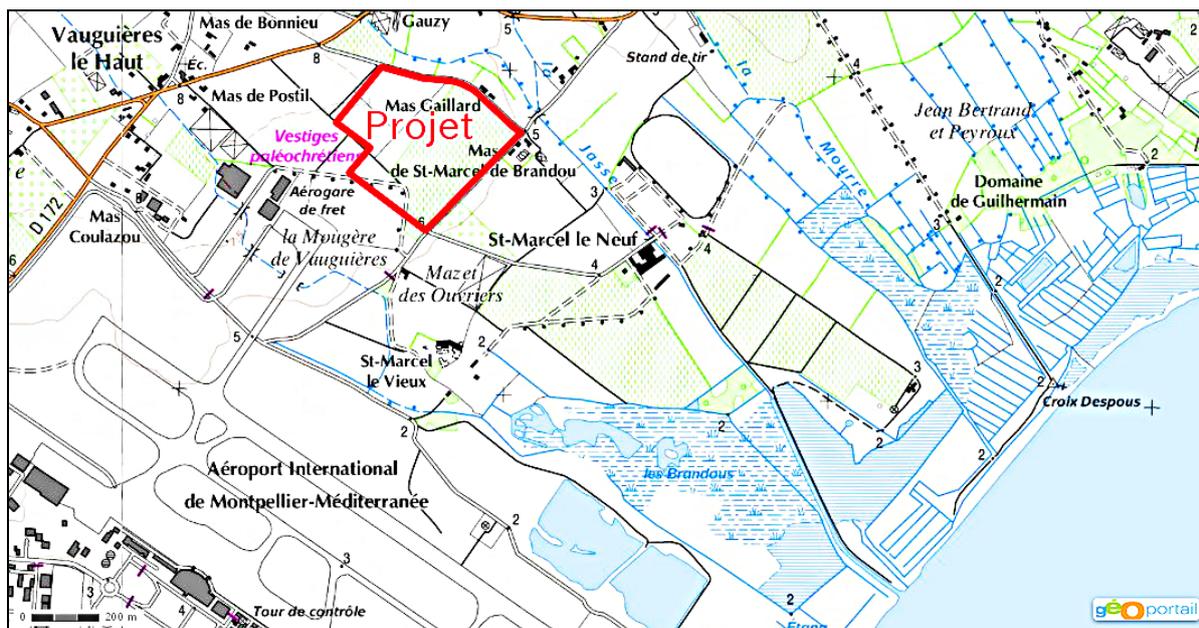


Figure 1 : carte d'implantation du projet au nord de l'aéroport de Montpellier – Méditerranée (Source IGN/Géoportail)

### 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet, confié à la société Thalium promotion, consiste à aménager une parcelle de 17 ha et d'y implanter des activités logistiques. Sont prévus la construction de deux entrepôts de 25 000 m<sup>2</sup>, d'un bâtiment accueillant des services de messagerie et d'un bâtiment de 700 m<sup>2</sup> de locaux tech-

<sup>2</sup> Axes stratégiques de développement validés par le Conseil de Surveillance de l'aéroport en 2010

<sup>3</sup> SA dont 60% du capital est détenu par l'Etat.

<sup>4</sup> Schéma de cohérence territoriale

niques et bureaux (Cf. figure 2). La desserte de ces bâtiments par une « voirie centrale » et une « voirie périphérique » est prévue, avec les zones de stationnement associées.

Le calendrier de la réalisation du projet est renseigné dans l'étude d'impact, et s'étendra sur 36 mois entre le dépôt du dossier et la fin de la construction de l'ensemble des bâtiments. Il est prévu 16 mois pour l'établissement des dossiers et l'obtention des autorisations (permis d'aménager, études d'impacts, permis de construire, dossier d'installation classée pour la protection de l'environnement, dossiers loi sur l'eau, etc.). L'Ae observe qu'il est difficile de distinguer ce qui sera simultané de ce qui sera échelonné dans le temps au sein de ce planning, à l'exception de la phase d'obtention des autorisations.



Figure 2 : plan masse du projet figuré en couleurs (Source dossier)

Le dossier affirme que le projet comble un déficit en plateformes logistiques de l'agglomération de Montpellier et qu'il devrait permettre la création de 400 à 500 emplois. Ces points ne sont cependant aucunement argumentés dans le dossier. Le coût du projet n'est pas mentionné sauf de manière vague dans le résumé non technique (page 3) : « *Les parcelles retenues permettent donc la réalisation de l'opération à un coût acceptable.* » Une coupure de presse mise en ligne<sup>5</sup> par la société Thallium sur son site internet mentionne un coût total de 42 M€. Le coût des mesures environnementales est estimé à 487 k€.

***L'Ae recommande, pour l'information complète du public, de faire apparaître le coût du projet dans le document d'étude d'impact et son résumé non technique.***

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

S'agissant d'une parcelle de surface (17 ha) supérieure à 10 ha, le projet doit faire l'objet d'une étude d'impact en vertu de l'article R. 122-2 du code de l'environnement. L'Ae est ici saisie de cette étude d'impact à l'occasion de la demande de permis d'aménager. Une enquête publique sera effectuée selon les articles L. 123-2 et R. 123-1 du code de l'environnement.

Au titre de la loi sur l'eau, le maître d'ouvrage considère que, de par sa surface inférieure à 20 ha, le projet est seulement soumis à déclaration. L'Ae observe que d'après l'article R. 214-1, Titre III, alinéa 2.1.5 c'est : « *la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie*

<sup>5</sup> [http://www.thallium.fr/wp-content/uploads/2014/07/APS-du-20-06-14\\_AOT-signée.pdf](http://www.thallium.fr/wp-content/uploads/2014/07/APS-du-20-06-14_AOT-signée.pdf)

du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet» qui doit être inférieure à 20 ha. Le calcul conduisant à cette surface n'est pas justifié, notamment du fait qu'il n'est pas démontré dans le dossier que la parcelle du projet n'intercepte pas les eaux de ruissellement de la parcelle qui est située à l'ouest. Le maître d'ouvrage indique que l'étude d'impact vaut évaluation d'incidences de la loi sur l'eau.

***L'Ae recommande de démontrer que la surface totale du bassin versant interceptée par la réalisation du projet est inférieure à 20 ha, ou à défaut de demander une autorisation au titre de la loi sur l'eau.***

## **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- la destruction d'un habitat de l'Outarde canepetière ;
- le risque d'inondation, du fait de l'imperméabilisation des sols ;
- la pollution des eaux vis-à-vis de l'étang de l'Or, zone vulnérable en situation d'eutrophisation et site Natura 2000 ;
- la qualité de l'air et les nuisances sonores pour les riverains.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact, si elle mentionne parfois l'ensemble du programme de travaux, n'inclut dans son périmètre que l'évaluation de l'impact des travaux objets de la demande d'autorisation d'aménager, c'est-à-dire essentiellement la voirie en excluant ainsi les travaux ultérieurs au sein des lots qui seront attribués à d'autres maîtres d'ouvrages. Le dossier est explicite sur ce point en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales : « *Thalium Promotion prendra en charge la compensation de l'imperméabilisation liée aux espaces communs dans le cadre du dépôt du permis d'aménager. Les preneurs des lots seront ensuite responsables de la mise en œuvre de leurs propres mesures compensatoires pour l'assainissement pluvial dans le cadre du dépôt de leur permis de construire.* »

L'article L. 122-1 II du code de l'environnement dispose que « *lorsque [les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés] concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.* » Le même article précise qu'« *un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle.* »

L'Ae souligne qu'une présentation de la voirie sans les travaux ultérieurs n'est pas acceptable : les voiries n'ont de sens et de fonction qu'accompagnées des activités qu'elles desservent, et les étu-

dier séparément paraît contraire à l'esprit de la directive « projets »<sup>6</sup>, ainsi qu'à la jurisprudence européenne<sup>7</sup>.

En effet, analyser dès maintenant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées aux voiries, sans une prise en compte même globale de l'occupation des sols, ne peut conduire qu'à une prise en compte de l'environnement de la plateforme moins efficace et moins cohérente et ne permet pas au public de comprendre les effets directs et indirects du projet en toute transparence.

Enfin, ce choix est d'autant moins compréhensible que le maître d'ouvrage des voiries a informé les rapporteurs de l'Ae qu'il sera probablement aussi maître d'ouvrage des bâtiments.

Du fait des éléments qui précèdent et des nombreuses questions qui restent à éclaircir sur les différents points de l'étude d'impact précisés dans la suite du texte de cet avis, l'Ae considère que le dossier ne présente pas suffisamment d'éléments pour éclairer correctement le public et les autorités compétentes.

***L'Ae recommande que l'étude d'impact soit revue en profondeur avant l'enquête publique, afin notamment qu'elle évalue les impacts des voiries et de l'occupation prévisible des sols et qu'elle débouche sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation appropriées.***

L'étude d'impact comporte l'analyse de l'ensemble des enjeux environnementaux. Elle est cependant, du point de vue de l'Ae, beaucoup trop qualitative. L'analyse qui suit se focalise sur les principaux enjeux pour lesquels l'Ae recommande d'apporter des précisions à l'aide d'études intégrant certaines approches quantifiées.

Elle présente des analyses restreintes aux parcelles sur lesquelles est positionné le projet. Pourtant ses impacts, notamment concernant la circulation, le bruit ou l'habitat de l'Outarde canepetière, se manifesteront à l'évidence sur un périmètre plus large.

***L'Ae recommande de retenir pour chaque enjeu un périmètre d'étude suffisamment large pour assurer que tous les effets du projet sont correctement traités.***

## ***2.1 Analyse de l'état initial***

### **2.1.1 Qualité des eaux**

Le projet est situé en bordure de l'étang de l'Or<sup>8</sup>, lagune typique du littoral languedocien reliée à la mer par le grau<sup>9</sup> de Carnon. Cette lagune est le réceptacle des eaux de la plaine de basse altitude qui l'entoure. La parcelle sur laquelle le projet est prévu est située à proximité immédiate de

---

<sup>6</sup> Nonobstant le fait que les différentes parties du projet peuvent relever d'autorisations administratives distinctes.

<sup>7</sup> La Cour de Justice de l'Union européenne a rendu plusieurs arrêts sur le fait que les objectifs de la Directive 2011/92/UE ne doivent pas être contournés par le fractionnement du projet en plusieurs sous-projets. En effet, cela aurait pour conséquence de soustraire certains sous-projets à une évaluation des incidences sur l'environnement et ne pas prendre en considération les effets cumulatifs, potentiellement significatifs pour l'environnement au sens de l'article 2 paragraphe 1 de la Directive 2011/92/UE.

<sup>8</sup> L'étang de l'Or est également appelé, dans le dossier comme dans cet avis, étang de Mauguio : c'est sous ce dernier nom qu'il apparaît dans les cartes IGN

<sup>9</sup> Un grau est un espace opérant une communication entre les eaux de la mer et les eaux intérieures (Source Wikipedia)

l'étang à une altitude de 5 à 7,5 m par rapport au niveau zéro des cartes. La qualité des eaux est globalement mauvaise, les cours d'eau se caractérisent par la présence de métaux lourds, la nappe est polluée par les pesticides et la qualité écologique de l'étang de l'Or est médiocre du fait de sa forte eutrophisation liée aux apports d'azote et de phosphore et aux stocks de ces substances dans la lagune. Les objectifs d'atteinte du bon état de la directive cadre sur les eaux ont été reportés à 2021.

Le projet se situant au sein de la zone de protection éloignée du captage d'eau potable du puits de Vauguières-le-Haut, l'agence régionale de santé consultée par le maître d'ouvrage a préconisé « *un examen approfondi des incidences du projet sur la qualité des eaux souterraines* ». Le maître d'ouvrage ne précise pas si cet examen approfondi a été réalisé. Pour l'Ae, cela impliquerait une étude quantitative, qui ne figure pas dans l'étude d'impact.

### 2.1.2 Risques naturels

Le site du projet est situé en à environ 2 km de l'étang de l'Or qui n'est séparé de la mer que par un étroit lido<sup>10</sup>. Son altitude est extrêmement faible (environ 5 m), il est donc très sensible au risque de submersion marine et d'inondation<sup>11</sup>. Le PPRI<sup>12</sup> et le PPRL<sup>13</sup> mentionnent un niveau de risque qualifié de fort en bordure de l'étang de l'Or. Le site du projet est en bordure de la zone rouge du PPRI mais n'est pas lui-même concerné par une mesure de restriction de construction. La commune de Mauguio étant soumise à un fort risque d'inondation, toute opération située hors zone inondable doit compenser ses effets sur l'imperméabilisation des sols par un ouvrage de rétention de 100 l par m<sup>2</sup> imperméabilisé.

### 2.1.3 Milieux naturels

Le site du projet et sa zone d'étude sont situés à proximité de six zones Natura 2000 et de sites protégés. Du point de vue hydraulique, seul l'étang de l'Or<sup>14</sup> est sous l'influence directe de la plateforme, car situé en aval du réseau hydrographique intercepté par celle-ci.

Le site ne semble pas présenter d'habitat favorable aux chauves-souris, sept espèces sont cependant observables sur le site à l'aide de systèmes d'écoute.

L'avifaune est très diversifiée, on notera la présence de deux espèces protégées : l'Outarde canepetière (*Tetrax tetrax*) et la sterne naine (*Sternula albifrons*).

### 2.1.4 Patrimoine

Une nécropole<sup>15</sup> étant recensée sur le site, le maître d'ouvrage est destinataire des prescriptions précises de la DRAC<sup>16</sup>. Il est demandé d'installer des talus de protection et de s'abstenir de tous travaux sur le site de cette nécropole tant que les fouilles n'auront pas eu lieu. Le projet prévoit de

---

<sup>10</sup> Le lido est le nom donné à la formation géologique sableuse très allongée qui ferme la lagune de Venise ; par extension le mot s'emploie pour tout cordon littoral fermant une lagune (source Wikipedia).

<sup>11</sup> Ces deux aléas ne sont pas indépendants. De fortes pluies peuvent se produire par vent du sud en période de montée des eaux marines.

<sup>12</sup> Plan de prévention contre les inondations

<sup>13</sup> Plan de prévention des risques littoraux

<sup>14</sup> Site Natura 2000 : ZPS FR9112017 / SIC FR9101408 Étang de Mauguio

<sup>15</sup> Cette nécropole daterait du bas empire ou du haut moyen âge (Source [www.chronoterre.fr](http://www.chronoterre.fr))

<sup>16</sup> Direction régionale des affaires culturelles

respecter ces prescriptions qui se traduiront *in fine* par le fait que la nécropole sera située au milieu du giratoire central de la plateforme.

### 2.1.5 Milieu humain

Deux hameaux habités se situent en bordure immédiate du site à l'est : le mas de Saint-Marcel de Brandou et le mas Gaillard (Cf. Figure 1 page 4). L'ambiance sonore est qualifiée de modérée, malgré la présence de l'aéroport et la qualité de l'air est satisfaisante.

## 2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le chapitre traitant de la justification du projet souligne l'intérêt de créer des plateformes logistiques dans l'agglomération de Montpellier, la ville souffrant, selon le dossier, d'un manque de telles plateformes pour approvisionner son réseau de grande distribution. Il n'est cependant pas mentionné de recherche de variantes ni *a fortiori* évoqué les raisons environnementales qui justifieraient le choix du projet par rapport aux alternatives possibles. L'Ae observe que la présence de l'aéroport<sup>17</sup> ne semble pas avoir d'influence directe sur les activités logistiques de la plateforme. L'Ae note également que le SCOT de Montpellier (dont ne fait pas partie la commune de Mauguio) prévoit P. 177 le développement d'activité logistique et industrielle dans le secteur de Vendargues-Castries juste au nord de la commune de Mauguio à proximité également de l'A9. Si le SCOT montpelliérain ne s'impose évidemment pas au présent projet, l'analyse de la justification de ce dernier devrait *a minima* en tenir compte et présenter les raisons environnementales retenues par le maître d'ouvrage pour justifier son projet.

***L'Ae recommande de présenter les raisons environnementales retenues par le maître d'ouvrage pour justifier son projet dans le contexte du SCOT de Montpellier.***

## 2.3 Analyse des impacts du projet

### 2.3.1 Risques d'inondation

L'étude d'impact aborde la question des effets sur les inondations du fait de l'imperméabilisation de la voirie. Les calculs hydrauliques sont présentés très succinctement dans le corps du texte<sup>18</sup>. L'Ae observe que nombre d'hypothèses de calcul<sup>19</sup> ne sont pas mentionnées. Trois noues seront creusées le long des voiries afin de respecter les exigences du plan de prévention des risques d'inondation. Ces noues sont donc dimensionnées en fonction du seul critère de rétention de 100 l par m<sup>2</sup> imperméabilisé.

L'Ae considère que l'étude d'impact n'apporte pas d'élément d'évaluation du risque d'inondation dans le bassin versant de la Jasse sur lequel le projet est situé. Le dimensionnement des volumes de rétention conformément aux prescriptions du PPRI ne saurait constituer, à lui seul, une étude

---

<sup>17</sup> L'étude souligne l'importance de cet aéroport en termes de transport de passagers mais ne mentionne pas ses activités de fret qui pourraient expliquer l'intérêt d'une plateforme logistique à proximité.

<sup>18</sup> Une *note hydraulique* est jointe au dossier mais n'apporte pas de détail supplémentaire par rapport au texte de l'étude d'impact.

<sup>19</sup> L'Ae a pris connaissance du document de la DDTM de l'Hérault : « *Guide méthodologique pour la gestion des eaux pluviales dans les projets d'aménagement. Tome 2 : Méthodes d'investigation et de dimensionnement.* » qui fournit l'essentiel des méthodes à utiliser localement de façon didactique et complète. Ce document n'est pas cité par l'étude d'impact. [http://www.herault.gouv.fr/content/download/11766/69972/file/guide-pluvial\\_tome2MiseEnPage.pdf](http://www.herault.gouv.fr/content/download/11766/69972/file/guide-pluvial_tome2MiseEnPage.pdf)

d'impact. De fait, le guide méthodologique déjà cité (note n°19) indique que ce ratio de 100 l/m<sup>2</sup> qui constitue un minimum sous-estime le volume de la retenue et ne devrait être employé, avec une correction<sup>20</sup> à 120 l/m<sup>2</sup>, que pour les dossiers de déclaration. L'avis a souligné plus haut (§ 1.3 5) que la question de la surface de référence, qui justifierait que le dossier bascule d'une obligation de déclaration à une demande d'autorisation, nécessitait d'être démontrée

***L'Ae recommande de procéder à une évaluation de l'impact de l'effet du projet sur les risques d'inondation au sein du bassin versant de la Jasse.***

### 2.3.2 Pollution des eaux

La plateforme logistique étant un lieu de forte fréquentation par les véhicules, un certain nombre de polluants vont se déposer sur les sols et être lessivés vers les eaux superficielles et souterraines. Le dossier d'étude d'impact indique que ces polluants seront retenus dans les ouvrages hydrauliques de rétention (noues ou bassins) et indique les pourcentages d'abattement des principaux polluants. Il n'est pas fourni de précision sur les termes du calcul de ces abattements ni sur le devenir des polluants qui ne rejoindront pas le milieu aquatique. L'Ae considère qu'il est bien difficile, sans ces informations, de comprendre en quoi ce dispositif évite ou réduit la pollution. Il a été indiqué aux rapporteurs que les précisions seraient fournies dans le dossier « loi sur l'eau ». Or, comme indiqué au § 1.3, le dossier indique P.10 que « *le présent dossier correspond à l'étude d'impact valant document d'incidence Loi sur l'Eau* ». L'Ae estime qu'il convient, dans cette étude d'impact, d'avoir une précision suffisante pour vérifier la plausibilité du dimensionnement des bassins ou noues prévus. De plus les modalités de l'entretien de ces équipements ne sont pas précisées. A ce stade, l'étude d'impact est donc insuffisante sur ce point.

***L'Ae recommande de préciser comment sont calculés les abattements de pollution toxique dans les ouvrages de rétention hydrauliques et quel sera le devenir des polluants ainsi retirés des rejets dans le milieu aquatique.***

Dans la mesure où les précisions apportées répondraient aux questions ci-dessus, il conviendrait de réaliser une évaluation de l'impact de la pollution résiduelle des eaux sur le milieu aquatique en aval de la parcelle, notamment sur l'étang de l'Or dont l'état écologique est préoccupant. Cette évaluation doit considérer les scénarios accidentels et la pollution chronique liée aux activités ordinaires de la plateforme.

***L'Ae recommande de procéder à une évaluation des impacts des rejets polluants de la plateforme pour le milieu aquatique, tant en situation chronique qu'en situation de pollution accidentelle.***

### 2.3.3 Impacts écologiques

La parcelle est un habitat de l'Outarde canepetière (*Tetrax tetrax*). L'enjeu de conservation de cette espèce est qualifié de fort en page 23. L'impact du projet est annoncé comme modéré en phase travaux (P.103), et nul en phase aménagée (P.107). Le dossier indique qu'il s'agirait d'une zone « puits » en termes de reproduction, car les nichées seraient détruites actuellement par une fauche régulière. Aucun élément de preuve n'est apporté sur ce point. Le dossier indique qu'il s'agit aussi d'une zone de chant : 7 à 9 oiseaux chanteurs y ont été repérés, alors même que la population est évaluée à 700 oiseaux mâles (soit 1 %). Une zone de chant peut attirer des oiseaux qui

<sup>20</sup> La DDTM a transmis à l'AE une note de la mission interservices de l'eau qui confirme ce point de vue.

s'accouplent sur place mais peuvent nicher sur un territoire beaucoup plus large. Aussi il est probable que la destruction de la zone de chant pourrait entraîner des perturbations sur la reproduction sur une zone de surface supérieure à la zone d'étude. L'Ae remarque donc que l'artificialisation quasi-totale des sols prévue lorsque le parc sera totalement réalisé aura un impact sur la population locale de cette espèce protégée qui ne pourra plus se nourrir et s'accoupler sur cette parcelle. Du fait du périmètre de l'étude d'impact limité à la voirie, l'impact n'est envisagé qu'en phase travaux. L'Ae considère qu'il serait utile de préciser que, même en faisant abstraction des surfaces dédiées aux entrepôts, la réduction d'espace et les nuisances liées aux circulations sur la voirie sont de nature à perturber durablement la reproduction sur l'ensemble d'un territoire plus large que la parcelle. Le dossier n'est pas clair sur ces points qui mériteraient d'être plus détaillés pour cette espèce protégée.

La présence d'un impact modéré en phase travaux implique qu'un dossier de dérogation à la destruction d'espèce protégée sera nécessaire. Le dossier précise qu'une « *mesure compensatoire sera décrite finement (ratio de compensation, surfaces nécessaires, validité scientifique de la mesure) dans le cadre du dossier de dérogation à la destruction d'espèces protégée qui sera fourni pour cette étude* ». L'Ae n'a donc pas pu examiner ce dossier.

***L'Ae recommande de mieux étudier l'impact du projet sur l'Outarde canepetière, afin de justifier la conclusion d'impacts modérés en phase travaux et nuls en phase aménagée et de présenter les principaux éléments des mesures compensatoires à prévoir.***

#### 2.3.3.1 Impacts sonores

La plateforme est située à proximité immédiate d'habitations existantes. Des mesures de bruit initial ont été effectuées à proximité de ces habitations, elles concluent que l'ambiance sonore du site est modérée, les nuisances principales venant du transport aérien. Les émissions sonores en phase chantier et en phase aménagée ne sont pas évaluées. Il est précisé que les dossiers des installations classées pour la protection de l'environnement devront procéder à ces modélisations et respecter la réglementation. L'Ae considère que la modélisation du bruit lié à l'accroissement de circulation doit faire partie de la présente étude d'impact.

***L'Ae recommande de procéder à l'évaluation des incidences sonores pour le voisinage en phase chantier et en phase aménagée du fait de l'accroissement de circulation accédant à la plateforme.***

#### 2.3.3.2 Qualité de l'air

Les riverains du site seront soumis à un accroissement de la pollution de l'air lié aux activités et à la circulation des véhicules sur la voirie de la plateforme et les autres voiries d'accès. Cet impact direct<sup>21</sup> est admis dans le texte de l'étude, mais n'est pas quantifié. Il est susceptible d'induire des risques sanitaires pour les riverains, conséquences que les données fournies ne permettent pas d'évaluer.

***L'Ae recommande d'évaluer l'exposition des riverains aux polluants de l'air liés au trafic sur la voirie de la plateforme ainsi que les risques sanitaires qui en résultent.***

---

<sup>21</sup> L'étude précise cependant qu' : « *Il est à noter qu'à un niveau global, le projet permettra de réduire les déplacements longue distance et par conséquent, les émissions atmosphériques liées à ces trajets.* » ce qui n'est peut-être pas suffisant pour rassurer les riverains.

### 2.3.3.3 Risques sanitaires

La plateforme induisant une imperméabilisation des sols non négligeable, plusieurs bassins de rétention seront mis en place. Le moustique tigre *Aedes albopictus*, vecteur de maladies tropicales comme la dengue ou le chikungunya<sup>22</sup> est maintenant implanté de manière permanente dans la région Languedoc-Roussillon. La présence de bassins, si elle ne s'accompagne pas de procédures d'entretien très strictes, est susceptible de favoriser la reproduction de ces insectes. Le risque est accru par la présence de l'aéroport, donc de passagers de retour des pays porteurs des virus pathogènes dont le vecteur est le moustique tigre. Or l'étude d'impact n'évalue pas ce risque et ne présente par conséquent pas les mesures d'évitement et de réduction qui paraissent s'imposer face à ce risque sanitaire.

***L'Ae recommande d'évaluer le risque de prolifération des moustiques tigres du fait de la construction de bassins de rétention et de prévoir les mesures de réduction nécessaires pour le limiter.***

### 2.3.4 Impacts sur le climat

L'analyse des impacts sur le climat est qualitative. Elle conclut à un impact très faible sans cependant le démontrer par une véritable évaluation. Le principal argument est que le projet, bien qu'il induise un surcroît de circulation localement, diminuera la circulation à longue distance. L'Ae s'interroge sur la véracité de cette assertion dans la mesure où la quantité de marchandises qui arrivent dans l'agglomération ne paraît pas modifiée.

Le maître d'ouvrage indique que les bâtiments seront isolés selon la réglementation thermique de 2012 afin de limiter la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre. Il souligne qu'il ne paraît pas possible de développer l'utilisation d'énergies renouvelables du fait des servitudes de l'aéroport. Les rapporteurs ont eu connaissance du projet en cours de réalisation d'installation des panneaux solaires non réfléchissants sur ses parkings. Il a été indiqué aux rapporteurs que ces installations nécessitaient des autorisations multiples et des équipements spécifiques.

De même, l'Ae note qu'il n'est pas fait mention de mesures particulières pour développer les modes de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les 500 salariés du site.

***L'Ae recommande de procéder au calcul des émissions de gaz à effet de serre ajoutées ou évitées du fait du projet et de mieux justifier l'absence de production d'énergie renouvelable et de modes alternatifs à la voiture individuelle pour accéder à la zone.***

## ***2.4 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts***

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont présentées au fil des impacts tant en phase travaux qu'en phase aménagée. Le dossier prévoit comme mesure de réduction de cibler la période de travaux hors période de nidification. Ces mesures ne sont pas plus précisément décrites que les impacts. Une évaluation plus quantitative des impacts permettrait certainement de

---

<sup>22</sup> Quatre cas bénins de chikungunya par infection locale ont été observés à Montpellier en 2014.

préciser leur efficacité. La seule mesure compensatoire concerne la destruction de l'habitat de l'Outarde canepetière<sup>23</sup>.

***L'Ae recommande de tenir compte de la prise en compte de ses recommandations visant à compléter et préciser l'étude d'impact afin d'envisager et de dimensionner les mesures d'évitement et de réduction avant de proposer des mesures de compensation.***

## **2.5 Suivi des mesures et de leurs effets**

L'étude d'impact présente une liste de mesures destinées à suivre l'évolution des impacts environnementaux, contrôler l'efficacité des mesures de prévention et assurer l'entretien des ouvrages de protection. Il est clairement indiqué que la mise en œuvre est placée sous la responsabilité du maître d'ouvrage. En revanche, le statut de ces diverses mesures n'est pas toujours clair. Ainsi pour ce qui concerne l'entretien des ouvrages, le dossier liste des préconisations dont on ignore si elles seront suivies. Pour d'autres mesures, le texte est écrit au futur, ce qui semble indiquer que ces mesures seront réellement prises, mais aucun engagement formel du maître d'ouvrage n'est disponible. Enfin, l'Ae regrette qu'il ne soit pas fait mention des filières d'élimination des produits de curage des noues de rétention tant en situation de pollution accidentelle que de curage d'entretien.

***L'Ae recommande d'indiquer formellement l'engagement du maître d'ouvrage sur les mesures à prendre lors des travaux et sur les mesures de suivi indiquées dans l'étude d'impact, et notamment de préciser comment seront éliminées les boues de curage des noues de rétention des eaux.***

## **2.6 Résumé non technique**

Le résumé non technique est une reprise des principaux éléments de l'étude d'impact sans effort pédagogique notable. Il conviendrait au-delà d'une formulation plus claire de l'ensemble du dossier de bien expliciter le vocabulaire employé. Une carte indiquant les accès du site telle que celle figurant en page 36 du dossier serait la bienvenue.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***

---

<sup>23</sup> L'Ae considère que la mise en place de bassin de rétention dans un contexte d'artificialisation complète de la plateforme est une mesure de réduction et non de compensation.