



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aéroport logistique de Montpellier (34)

n°Ae : 2016-78

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 9 novembre 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aéropôle logistique de Montpellier (34).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Philippe Ledenvic, Serge Muller, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 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 : Marc Clément, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, François Letourneux, Pierre-Alain Roche, Gabriel Ullmann.

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Mauricette Steinfeld.

* * *

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 11 août 2016.

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 R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courrier en date du 18 août 2016 :

- *le préfet du département de l'Hérault, et a pris en compte sa réponse en date du 11 octobre 2016,*
- *la ministre chargée de la santé.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courriers en date du 18 août 2016 :

- *le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées.*

Sur le rapport de Marie-Hélène Aubert et Philippe Ledenvic, 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 son opportunité 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, 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).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

L'Aéroport Montpellier Méditerranée souhaite restructurer la zone destinée à la logistique au nord-est de l'aéroport, sur la commune de Mauguio, et valoriser ses emprises foncières. Plusieurs autres projets d'aménagement ont d'ores et déjà autorisés au voisinage de l'aéroport (dont le projet Logistic Park Airport, porté par la société Thalium²).

Ce dossier, relatif à l'aéropôle logistique concerne l'aménagement de deux secteurs, au total d'une superficie de 10,5 ha. Pour l'Ae, ce projet, le Logistic Park Airport et le barreau destinés à assurer leur desserte constituent un programme de travaux à réalisation simultanée. L'Ae recommande en conséquence de reprendre l'étude d'impact pour la faire porter sur l'ensemble de ces aménagements.

Les principaux enjeux environnementaux de ce programme sont :

- les risques de pollution des eaux souterraines et de surface en amont de l'étang de l'Or ;
- la destruction d'habitats de plusieurs espèces protégées, notamment de l'Outarde canepetière ;
- les déplacements générés par le projet, et leurs effets induits (bruit, pollution de l'air), notamment pour les habitants du hameau de Vauguières-le-Haut ;
- les objectifs en termes de développement envisagé en faveur des énergies renouvelables et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques.

La méthodologie utilisée pour l'étude d'impact, conforme aux références usuelles pour ce type de projet, présente deux principaux défauts : l'analyse et les mesures ne portent pas sur l'ensemble des aménagements ; les conclusions de l'analyse des impacts sont le plus souvent qualitatives et ne résultent pas toujours d'un raisonnement explicite. Des précisions devraient donc être apportées pour compléter le dossier afin d'y remédier.

L'Ae recommande principalement, tenant compte de l'ensemble des aménagements prévus, de :

- clarifier leur situation vis-à-vis de la loi sur l'eau ainsi que la présentation qu'en fait le dossier (rétentions, notamment), et le cas échéant de déposer une demande d'autorisation permettant de traiter l'ensemble des impacts sur l'eau ;
- préciser la nature des activités susceptibles d'être accueillies sur la zone, tout particulièrement à l'« entrée de l'aéropôle logistique », et développer l'analyse des principales solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;
- expliciter en quoi les mesures de réduction prévues conduisent aux impacts résiduels annoncés sur les milieux naturels et décrire les mesures de compensation prévues (localisations, étendues, fonctionnalités) en rapport avec ces impacts résiduels, ainsi que le dispositif de suivi des milieux naturels concernés ;
- présenter une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone et les suites que l'aéroport compte lui donner ;
- préciser de quelle façon les déplacements seront modifiés par le barreau de desserte de la zone, mentionner les mesures permettant d'éviter ou réduire l'usage du véhicule individuel et d'optimiser l'organisation logistique des livraisons

L'Ae fait par ailleurs l'objet d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

² Voir avis Ae n°2014-101

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

La société « Aéroport Montpellier Méditerranée » souhaite restructurer la zone destinée à la logistique au nord-est de l'aéroport, sur la commune de Mauguio, et valoriser ses emprises foncières en proposant à la location des lots destinés à des locaux d'activité et des entrepôts de petites capacités sur deux parcelles.

Situé sur le littoral languedocien, le projet est localisé à proximité de nombreuses zones sensibles en matière environnementale : plusieurs ZNIEFF de type I et II³, sites Natura 2000⁴ (ZSC FR9101408 et ZPS FR9112017 « Étang de Mauguio », notamment), deux sites Ramsar⁵ et de secteurs faisant l'objet d'actions de protection dans le cadre de plans nationaux d'action en faveur de certaines espèces protégées (Outarde canepetière, Butor étoilé, odonates).

Les parcelles sont situées de part et d'autre d'une zone logistique, en partie déjà occupée depuis 1995 par la Poste, Pomona, TNT, ASICS, et où l'aménageur Thalium⁶ avait prévu la réalisation d'entrepôts de stockage (Logistic Park Airport sur la figure 1 page suivante).

Plusieurs autres projets d'aménagement ont d'ores et déjà été autorisés au voisinage de l'aéroport (à l'ouest du giratoire d'accès à la plateforme aéroportuaire) : zone d'action concertée (ZAC) des « portes de l'aéroport » portée par la communauté d'agglomération du Pays de l'Or⁷, ZAC « parc d'activité de l'aéroport » portée par la communauté d'agglomération de Montpellier (Montpellier Métropole)⁸. Par ailleurs, l'Ae avait été saisie par Aéroport Montpellier Méditerranée le 4 février 2015 d'une demande d'examen au cas par cas relative au « parc Aérospace » de Mauguio (surface de 4,5 ha) à l'ouest. Par décision, n°F-091-15-C-0004 du 9 mars 2015, l'Ae n'a pas soumis ce projet à étude d'impact.

³ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁴ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁵ Convention relative aux zones humides d'importance internationale signée à Ramsar, en Iran, en 1971

⁶ Voir avis Ae n°2014-101. Le projet a fait l'objet d'une enquête publique, conclue par un avis favorable de la commission d'enquête, sous réserve de la réalisation d'une desserte appropriée : *"il est nécessaire qu'au moment de la délivrance du / ou des permis de construire, permettant de programmer la date de mise en service des bâtiments, le réseau de la voirie routière publique du secteur puisse recevoir les flux supplémentaires de déplacement engendré par le programme : chaussées pour la circulation des poids lourds et voitures individuelles, circulations douces continues, desserte en transport en commun"*. Il a également été indiqué aux rapporteurs que la société Thalium est en cours de liquidation.

⁷ Avis de l'autorité environnementale en date du 2 octobre 2012

⁸ Avis de l'autorité environnementale en date du 24 juin 2013

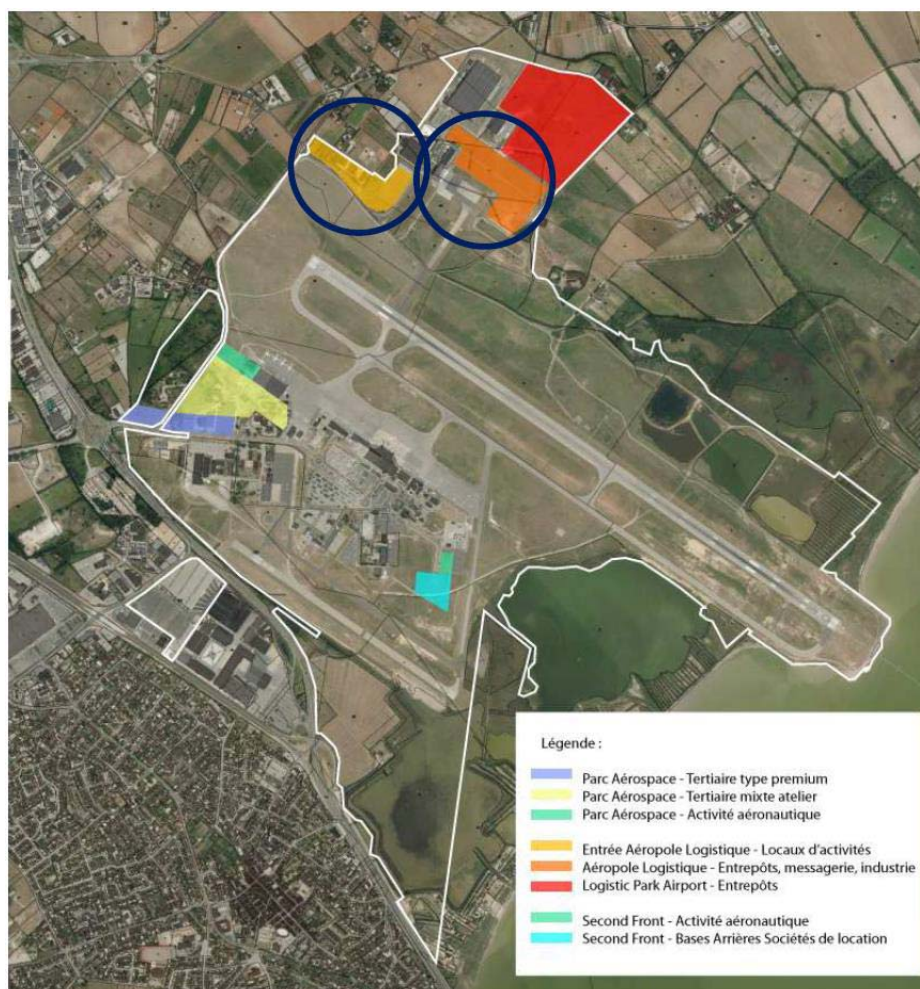


Figure 1 : Localisation des parcelles du projet. Source : étude d'impact

Les aménagements au nord-est de l'aéroport prennent place au sein d'une « zone d'implantation urbaine à vocation principale d'activité, en lien avec le rayonnement de l'aéroport » identifiée par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de l'Or, traduite dans le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune Mauguio comme « zone naturelle à urbaniser à vocation d'activités économiques et d'équipements ». La contribution du préfet de l'Hérault rappelle également que la commune de Mauguio est soumise aux dispositions de la loi littoral : celle-ci prescrit notamment que l'extension de l'urbanisation doit être réalisée en continuité des agglomérations et villages existants⁹.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le dossier, porté par Aéroport Montpellier Méditerranée, concerne l'aménagement de deux secteurs, au total d'une superficie de 10,5 ha :

– l'« entrée de l'aéropôle logistique » s'étendra sur 4,2 ha et prévoit la réalisation de 5 lots, dont les activités précises ne sont pas encore connues à ce stade, pour une surface de plancher des bâtiments de 13 860 m² au total ;

⁹ La loi littoral prévoit un système dérogatoire au principe de continuité pour les constructions, aménagements et installations nécessaires au fonctionnement des aérodromes.



Figure 2 : plan parcelle de l'entrée de l'aéroport logistique. Source : étude d'impact

– l'« aéroport logistique » s'étendra sur 6,3 ha et prévoit la réalisation de 4 lots pour une surface totale de plancher des bâtiments de 21 136 m², dont 75 % dédiés au stockage et 25 % à différentes activités. Un accès direct à la plateforme aéroportuaire conduira l'aéroport à privilégier des activités de messagerie ou de logistique utilisatrices de transport aérien.

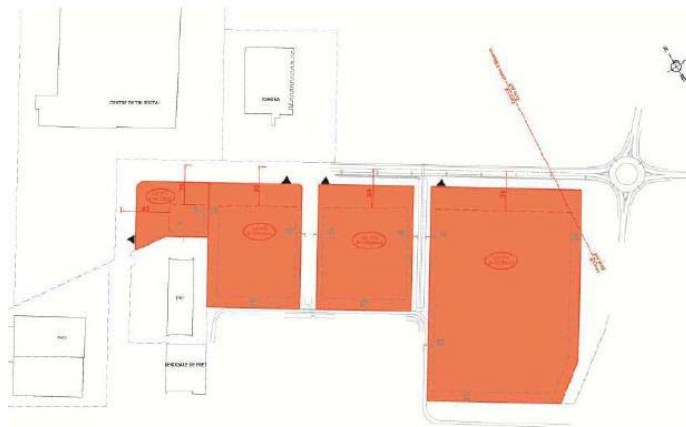


Figure 3 : Plan parcelle de l'aéroport logistique. Source : étude d'impact

Même si le type précis d'activité n'est pas encore connu, chaque lot devra respecter les orientations suivantes :

- bâtiment implanté au centre des lots, composé majoritairement d'un entrepôt ou atelier, et d'une partie bureau (d'une surface inférieure à 30 % du total), sur 2 étages maximum ;
- circulation sur le pourtour des lots, et parking employés sur l'avant des lots ;
- activités de chargement/déchargement sur les côtés ou à l'arrière des lots.

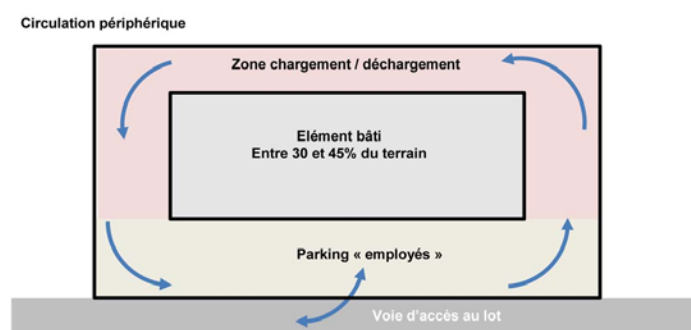


Figure 4 : aménagement type d'un lot (Source : étude d'impact)

L'Ae observe que ce modèle d'aménagement « traditionnel » est particulièrement consommateur d'espace. Par ailleurs, il n'intègre pas de préconisation plus favorable à l'environnement (hauteur des bâtiments, densification, développement des énergies renouvelables,...).

Les travaux d'aménagement et de viabilisation des parcelles sont prévus d'octobre 2017 à mars 2018, l'objectif étant que tous les lots soient construits par des preneurs d'ici à 2021.

Le coût total du projet est estimé à 25 millions d'euros, dont 1 porté par Aéroport Montpellier Méditerranée et 24 à la charge des preneurs des différents lots. Les mesures environnementales sont estimées à 390 000 € (principalement pour les mesures de compensation à la destruction d'habitats d'espèces protégées).

À plusieurs reprises, l'étude d'impact fait référence, de façon plus ou moins affirmée, à un projet de barreau permettant la desserte directe de la zone en provenance de Montpellier et de Mauguio, porté par le département de l'Hérault. Selon les informations recueillies lors de leur visite sur site, il a été indiqué aux rapporteurs que :

- la réalisation du barreau routier conditionne la réalisation du projet Logistic Park Airport. Pour l'Ae, ces deux aménagements constituent donc une même unité fonctionnelle ;
- au regard des conditions contractuelles conclues entre Aéroport Montpellier Méditerranée et la société Thalium, celle là ou, par voie de conséquence, son éventuel repreneur à l'issue de sa liquidation aura vocation à réaliser l'aménagement du projet Logistic Park Airport d'ici au printemps 2017. Un client se serait montré susceptible d'occuper l'essentiel de la zone aménagée, à condition que toutes les incertitudes soient levées concernant cet aménagement : une décision du département de l'Hérault est attendue sur le barreau routier d'ici début décembre 2016¹⁰ ; selon le maître d'ouvrage, l'activité de ce client serait soumise à autorisation au titre de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement-;
- la route d'accès aux deux lots les plus importants de l'aéropôle est la même que celle du Logistic Park Airport, qui devait être réalisée par Thalium pour son propre usage.

Par conséquent, compte tenu du calendrier de ces différentes opérations, l'aéropôle, qui fait l'objet du présent avis, le Logistic Park Airport (avis Ae 2014-101) et le barreau destiné à assurer leur desserte constituent un programme de travaux, conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Selon le même article, « *lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de façon simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme* ».

L'Ae recommande de reprendre l'étude d'impact pour la faire porter sur l'ensemble des aménagements du nord-est de l'aéroport de Montpellier et de leur desserte.

1.3 Procédures relatives au projet

Par décision F-091-15-C-0003 après examen au cas par cas, l'Ae a soumis le « *projet* »¹¹ d'aéropôle logistique à étude d'impact. Le dossier porte sur une demande de permis d'aménager. Aéroport Montpellier Méditerranée a vocation à accorder des autorisations d'occupation temporaire du domaine aéroportuaire, pour des durées inférieures à l'échéance de sa concession ;

¹⁰ Il est prévisible que la réalisation de l'aéropôle logistique soit soumise à la même condition.

¹¹ Lorsque le dossier a été soumis à l'Ae, il était présenté comme un projet fonctionnellement autonome ce qui n'est pas cohérent avec la réserve figurant dans l'avis de la commission d'enquête, suite à l'enquête publique sur le projet Thalium, directement transposable aux aménagements présentés dans ce dossier.

toute demande pour des durées supérieures nécessiterait une autorisation du ministre chargé de l'aviation civile.

Loi sur l'eau

Le dossier est confus, pour ce qui concerne l'application de la réglementation relative à l'eau, qui a fait l'objet de plusieurs échanges avec les services de police de l'eau, de façon distincte sur les différents sous-ensembles de l'aménagement :

- l'« aéropôle logistique » est en partie couvert par un arrêté d'autorisation du 24 novembre 2003, les eaux de ruissellement étant recueillies dans un bassin traitant l'ensemble des eaux de la plateforme aéroportuaire ;
- le service de police de l'eau a indiqué, par courrier du 2 avril 2012, que l'autre partie de l'« aéropôle logistique » n'était pas de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier de demande, qui avait conduit à cette autorisation¹² ;
- pour l'« entrée de l'aéropôle logistique », le dossier fait référence à un dossier de déclaration, justifiant le caractère suffisant d'une zone de rétention naturelle, distincte, moyennant un prétraitement à mettre en place sur chaque lot qui y sera accueilli ;
- le dossier évoque aussi l'éventualité de pompages de rabattement, en fonction des travaux à conduire par chacun des futurs occupants. Par conséquent, ni leur nécessité ni leurs caractéristiques ne sont connues aujourd'hui.

L'Ae avait déjà recommandé, dans l'avis n°2014-101, de démontrer que la surface totale du bassin versant interceptée par le seul projet Logistic Park Airport était inférieure à 20 ha, ou à défaut de demander une autorisation au titre de la loi sur l'eau¹³. Cette procédure n'a pas encore été conduite, compte tenu des incertitudes actuelles concernant ce projet¹⁴.

L'Ae signale qu'une éventuelle demande d'autorisation peut faire l'objet de la même enquête publique que celle prévue pour la demande de permis d'aménager.

L'Ae recommande de :

- ***clarifier la situation des aménagements à réalisation simultanée vis-à-vis de la loi sur l'eau, ainsi que la présentation qu'en fait le dossier ;***
- ***déposer le cas échéant une demande d'autorisation permettant de traiter globalement l'ensemble des questions relatives au prélèvement et à la gestion des eaux souterraines et superficielles.***

Le dossier comporte une évaluation des incidences Natura 2000, qui n'appelle pas de remarque de l'Ae. L'analyse des impacts prévoit de nombreux impacts vis-à-vis d'espèces protégées¹⁵ et fait référence à plusieurs reprises à un "dossier CNPN"¹⁶. Il a néanmoins été précisé aux rapporteurs

¹² "Malgré cette augmentation du périmètre de 3,60 ha de terrain supplémentaire à aménager, l'imperméabilisation de la zone totale reste inférieure à celle autorisée dans l'arrêté préfectoral n°2003-I-4115 du 24 novembre 2003. Ainsi, le débit de pointe d'alimentation du bassin de décantation est de 3,06 m³/s pour une pluie de retour de 1 an. Ce débit est inférieur au débit de dimensionnement du bassin de décantation en place (conforme à celui dimensionné dans le dossier 2003 pour lequel le débit de traitement était de 3,39 m³/s)".

¹³ L'Ae avait alors rappelé que d'après l'article R.214-1 III, c'était "la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet" qui devait servir de référence pour la procédure à appliquer.

¹⁴ Si le projet pressenti devait nécessiter une autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, toutes les questions relatives à l'eau devraient être pleinement prises en compte dans son autorisation. De façon cohérente avec le raisonnement développé au § 1.2, l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation pour cette installation devrait être celle du projet, le cas échéant actualisée.

¹⁵ Article L.411.-1 et suivants du code de l'environnement

¹⁶ Conseil national de protection de la nature

que ce dossier n'était pas encore finalisé et qu'il porterait à la fois sur les aménagements projetés et sur le Logistic Park Airport, ce qui est donc cohérent avec l'analyse faite par l'Ae concernant le périmètre des travaux à réalisation simultanée, sous réserve de l'intégration du barreau de desserte de la zone logistique dans le même dossier.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du programme de travaux sont :

- les risques de pollution des eaux souterraines et de surface en amont de l'étang de l'Or ;
- la destruction d'habitats de plusieurs espèces protégées, notamment de l'Outarde canepetière ;
- les déplacements générés par le projet, et leurs effets induits (bruit, pollution de l'air), notamment pour les habitants du hameau de Vauguières-le-Haut ;
- l'absence, à ce stade, de développement envisagé en faveur des énergies renouvelables et de mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques.

2 Analyse de l'étude d'impact

La méthodologie utilisée pour l'étude d'impact est conforme aux références usuelles pour ce type de projet. Elle est clairement présentée et explicitée dans le dossier.

Sa mise en œuvre présente toutefois deux principaux défauts :

- ne portant pas sur l'ensemble des aménagements prévus de façon simultanée, elle est donc insuffisante, la simple appréciation des impacts cumulés qu'elle comporte ne pouvant valoir analyse et mesures proportionnées aux impacts de ces aménagements ;
- les conclusions de l'analyse des impacts sont le plus souvent qualitatives et ne résultent pas toujours d'un raisonnement explicite¹⁷, alors que l'application directe de la méthode présentée devrait conduire à des mesures précisément définies et à une qualification des impacts résiduels en découlant logiquement.

À l'occasion de leur visite sur site, les rapporteurs ont pu constater que plusieurs réponses, recueillies à cette occasion, permettraient de lever des doutes ou imprécisions que cette analyse comporte. Pour l'Ae, des précisions devraient donc être apportées en ce sens pour compléter le dossier. Plusieurs exemples sont détaillés dans l'analyse ci-dessous.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Eau (ressource en eau, qualité des eaux, risque inondation)

La zone d'étude est traversée de plusieurs ruisseaux, pour certains temporaires. L'ensemble est situé en amont de l'étang de l'Or (ou "étang de Mauguio"), affecté par l'eutrophisation. La zone d'étude est également en aval du captage de Vauguières-le-Haut et en partie dans son périmètre éloigné¹⁸. Les eaux souterraines sont à plus de 3 mètres de profondeur.

¹⁷ Par exemple, pour ce qui concerne la démonstration que les mesures de réduction proposées permettent de passer d'un impact brut modéré à un impact résiduel faible ou négligeable.

¹⁸ Il serait opportun de rappeler les prescriptions de l'agence régionale de santé.

L'état initial est correctement décrit ; la qualité des eaux est globalement mauvaise, avec un marquage de certains métaux lourds. Selon la figure 6 de l'étude d'impact, les emprises de l'« aéropôle logistique » et de l'« entrée de l'aéropôle logistique » sont situées de part et d'autre du ruisseau de Vauguières, ce qui expliquerait des modalités de gestion différentes des eaux de ruissellement. Il conviendrait néanmoins de présenter sur la même figure les bassins et autres zones de rétention existantes, pour comprendre la cohérence de ces modalités.

L'Ae recommande de présenter dans l'étude d'impact les emplacements et les dimensions des ouvrages existants pour la gestion des eaux de ruissellement.

La description du risque d'inondation repose exclusivement sur les données du plan de prévention des risques d'inondation du 16 mars 2001 ; de surcroît, la figure produite est peu lisible. L'Ae signale que le secteur de Mauguio fait partie du "territoire à risque important d'inondation" (TRI) de Montpellier / Lunel / Mauguio / Palavas, défini par un arrêté par le préfet du bassin du Rhône-Méditerranée-Corse le 12 décembre 2012. La cartographie du risque a fait l'objet d'un nouvel arrêté le 20 décembre 2013 ; elle est accessible sur Internet¹⁹. Selon cette cartographie, le secteur ne serait pas concerné, même par l'aléa exceptionnel.

L'Ae recommande de présenter la cartographie du risque d'inondation du territoire à risque important d'inondation de Montpellier/Lunel/Mauguio/Palavas concernant plus particulièrement le secteur du projet.

2.1.2 Milieux naturels

Le projet est situé à proximité immédiate (et à l'amont hydraulique) de sites naturels sensibles d'étangs, de marais et de plaines, qui accueillent une grande abondance d'espèces. Outre la ZSC et la ZPS de l'Etang de Mauguio, l'étude d'impact présente et décrit deux autres ZPS et ZSC littorales (au delà de l'étang) ; le marais de la Castellone, juste au sud-est du projet, est protégé par un arrêté préfectoral de protection de biotope. L'étude d'impact signale également la proximité d'habitats à Butor étoilé et d'odonates.

L'ensemble des habitats et espèces concernés sont finement décrits, y compris les espèces exotiques envahissantes. Sont notamment recensées plusieurs espèces à enjeu important, voire protégées : des oiseaux (Outarde canepetière, Sterne naine), des chauves-souris (Minioptère de Scheibers, Molosse de Cestoni, Petit murin). En particulier, le site est identifié comme habitat de reproduction avéré de l'Outarde canepetière et la Chevêche d'Athéna, et potentiel pour la Huppe fasciée. D'autres espèces protégées de reptiles et d'amphibiens sont également potentiellement présentes.

Elle ne recense en revanche aucun habitat caractéristique de zones humides.

2.1.3 Patrimoine

Une nécropole étant recensée sur le site²⁰, des prospections archéologiques étaient en cours d'exploitation, au jour de la visite des rapporteurs. Leur résultat devrait être connu prochainement et mériterait d'être repris dans le dossier.

¹⁹ <http://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/gestion/inondations/cartes/montpellier.php>

²⁰ Elle concerne principalement le secteur du Logistic Park Airport.

2.1.4 Milieu humain

Le transport routier à proximité du projet est organisé autour de trois réseaux : l'A9 et ses échangeurs, qui se situent à 3 kilomètres à vol d'oiseau au nord du site, les routes RD 66, RD 21 et RD 189, réseau primaire qui dessert l'ensemble des communes du secteur, ainsi que la RD172 et les chemins qui constituent un réseau secondaire (voir figure 5 page suivante).

Lors de la visite des rapporteurs, cette desserte a été présentée par le maître d'ouvrage comme potentiellement mal adaptée. En effet, la RD66 et la RD 189 en particulier sont déjà saturées à la moindre difficulté.

Alors qu'elles auraient pu être utiles pour l'analyse des impacts bruts du projet, il n'existe pas à l'heure actuelle de statistiques des trafics pour la zone de fret existante ; les données fournies dans le dossier concernent l'accès à la plateforme aéroportuaire dans son ensemble.

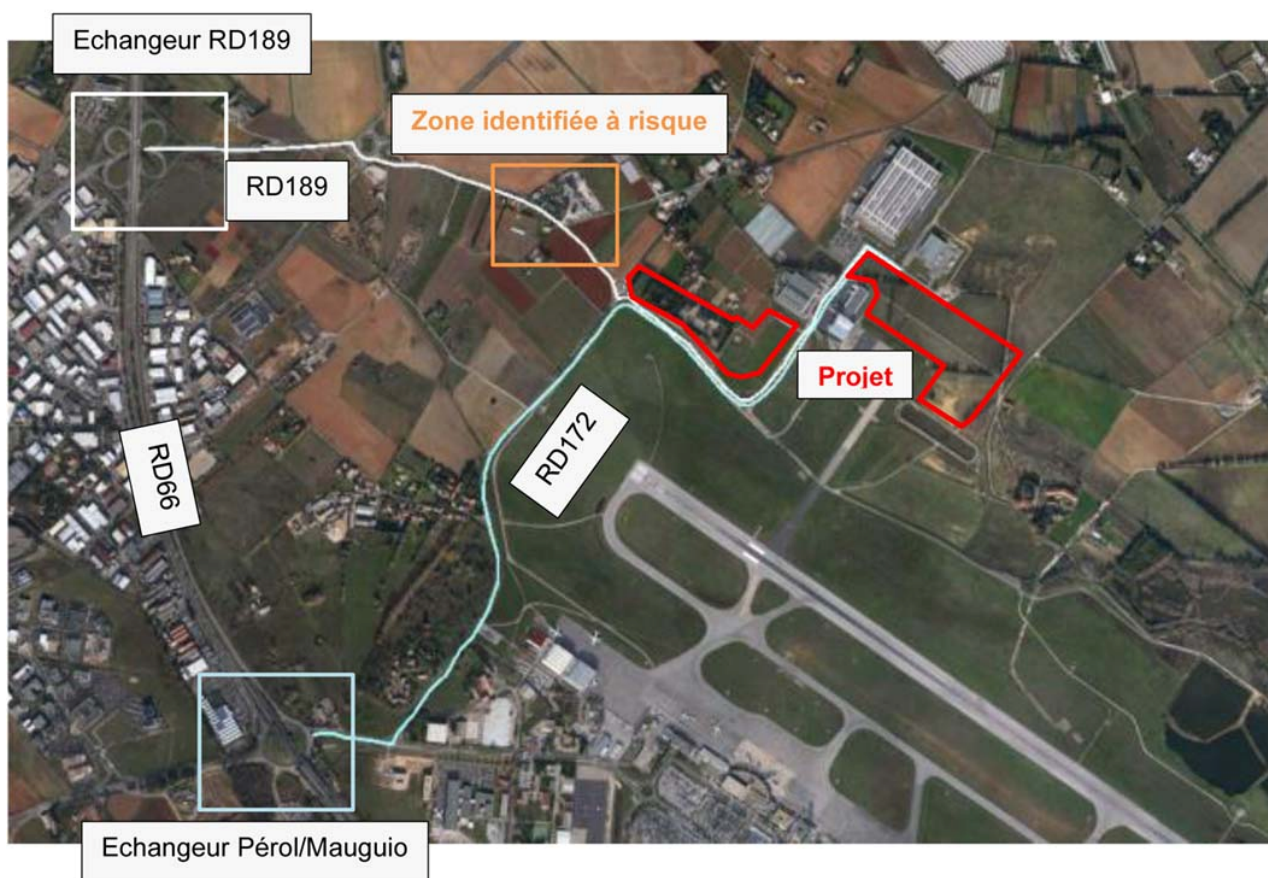


Figure 5 : Accès au projet. Source : étude d'impact

Selon quelques indications du dossier, significativement complétées lors de la visite des rapporteurs, le département de l'Hérault a financé une étude prospective en 2014 pour améliorer l'accessibilité de la zone logistique, en vue de créer un nouvel accès à cette zone selon trois variantes possibles : élargissement à 2x2 voies de la RD 189 sur 350 mètres à la sortie de la RD 66 et simple élargissement du gabarit de la RD172E1 existant pour l'accès à la zone logistique ; nouveau barreau nord-sud (en longeant à l'est la « zone identifiée à risque » mentionnée sur la figure 5) ; nouveau barreau avec accès par l'est de la zone logistique.

L'Ae comprend que le choix et les caractéristiques de cette desserte restent à définir, constituant un préalable pour les projets d'aménagement de la zone logistique, ce qui n'est pour l'instant pas le cas dans le dossier.

L'Ae recommande de compléter l'ensemble de l'étude d'impact par la prise en compte de la desserte qui sera finalement retenue.

Il a en outre été précisé aux rapporteurs que la zone aurait un accès direct aux pistes de l'aéroport, ce qui n'est pas spécifié dans l'étude d'impact.

Aucun transport en commun ne dessert actuellement la zone. Les arrêts des bus (peu fréquents) et tramways sont éloignés du site. Un projet d'extension des lignes de tramway existantes est à l'étude, mais concerne principalement la zone aéroportuaire, à l'ouest (un chemin piétonnier est en cours de réalisation).

Montpellier Métropole mènerait actuellement une réflexion sur l'organisation multimodale des transports de fret sur son territoire élargi, en concertation notamment avec le gestionnaire de l'aéroport.

L'Ae recommande de préciser le calendrier de l'extension envisagée de la ligne de tramway et de la desserte par bus les plus proches du site.

Le hameau de Vauguières-le-Haut, qui appartient à la commune de Mauguio au nord du site du projet, comporte une école maternelle et élémentaire et quelques maisons dispersées, qui se trouvent à proximité du site du projet. Le dossier comporte une analyse de l'ambiance sonore du site qui n'appelle de pas de remarque de l'Ae : elle est considérée comme modérée, principalement influencée par les survols des avions et le trafic routier est-ouest.

2.1.5 Énergie – climat

Le territoire est concerné par le schéma régional climat air énergie de la région Languedoc-Roussillon, approuvé le 24 avril 2013, dont les orientations ambitieuses visent notamment à promouvoir un urbanisme durable, intégrant les enjeux énergétiques, climatiques et de qualité de l'air, et à adapter les bâtiments à ces enjeux.

Le maître d'ouvrage ne rappelle pas ses orientations en la matière (l'aéroport étant un gros consommateur d'énergie, il se serait doté d'un plan d'actions en faveur de la réduction de la consommation énergétique et électrique).

Elle recommande de rappeler les actions engagées par Aéroport Montpellier Méditerranée pour réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre de la zone aéroportuaire, et de préciser les mesures qui s'appliquent au présent projet.

Le dossier ne comporte pas à ce stade d'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone – Cf. article L. 300-1 du code de l'urbanisme. Les rapporteurs ont pu constater que certains parkings sont couverts de panneaux solaires (ombrières), la réglementation ayant évolué positivement quant à l'installation de tels panneaux en zone aéroportuaire.

L'Ae rappelle que toute action ou opération d'aménagement faisant l'objet d'une évaluation environnementale doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone.

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

Les différents documents d'urbanisme mentionnés dans le dossier prévoient, pour cette zone, une « vocation économique, en lien avec l'activité aéroportuaire ». Même si cette interprétation est cohérente avec les occupations actuelles de la zone, la dérogation au principe découlant de la loi

littoral, concernant les extensions d'urbanisation en continuité des agglomérations et villages existants, ne semble donc pouvoir être justifiée que pour des activités *"en lien avec le rayonnement de l'aéroport"*, selon le plan d'aménagement et de développement durable du SCoT du Pays de l'Or.

Le dossier fait référence à une étude de marché réalisée en 2015 qui indiquerait que l'agglomération de Montpellier manque d'offre sur les entrepôts logistiques et de messagerie – les autres zones d'activités étant dédiées à d'autres activités tertiaires et commerciales. Le dossier est à ce stade très imprécis sur ce point. En particulier, il ne permet pas de comprendre la cohérence et l'articulation entre les nombreux projets portés par Montpellier Métropole, le SCoT du Pays de l'Or et Aéroport Montpellier Méditerranée.

Plus globalement, cette analyse ne présente pas de variantes de nature à éviter la destruction d'habitats d'espèces protégées, argumentation pourtant nécessaire pour justifier la réalisation du projet et le choix de son implantation. Selon l'article R.122-5 du code de l'environnement, elle devrait présenter *"une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu"*. Ce développement est également rendu nécessaire par la proximité avec le Logistic Park Airport, pour lequel l'avis Ae 2014-101 avait déjà souligné que la présence de l'aéroport ne semblait pas avoir d'influence directe sur les activités logistiques de la plateforme. Au vu de ce qui est décrit dans le dossier et ce qui a été indiqué aux rapporteurs, cette question semble s'appliquer à l'identique au secteur de l'« entrée de l'aéropôle »²¹.

L'Ae recommande de développer l'analyse des principales solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu.

Elle recommande également de préciser la nature des activités susceptibles d'être accueillies sur la zone, tout particulièrement à l'entrée de l'aéropôle.

2.3 Analyse des impacts du projet

2.3.1 Eau

L'analyse des impacts sur l'eau et les milieux aquatiques est complexe, une partie étant traitée dans la description du projet (réseaux d'eaux pluviales). Outre l'éclatement du traitement de cet enjeu, cette analyse ne précise pas les hypothèses prises pour dimensionner les ouvrages de gestion des eaux de ruissellement (et a fortiori les eaux éventuelles de procédés), que le maître d'ouvrage considère avoir été pris en compte dans l'instruction des différents courriers échangés avec les services de police de l'eau.

L'Ae recommande, pour l'ensemble des aménagements, de rappeler les hypothèses prises pour analyser l'impact de l'imperméabilisation de la zone et de justifier le dimensionnement des ouvrages de prétraitement et de rétention.

En conséquence, le dossier ne comporte pas d'évaluation des impacts permanents ou accidentels vis-à-vis de la nappe et vis-à-vis de l'étang de l'Or, et des mesures éventuellement nécessaires

²¹ Lors de la discussion avec le maître d'ouvrage, la possibilité de concevoir sur cette zone un projet global plus cohérent et de qualité, à même de séduire des clients intéressés par les services et la valeur ajoutée proposés, a été soulevée. Mais la crainte de voir les entreprises se détourner d'une zone dont les prix seraient trop élevés par rapport à la concurrence semble pour l'instant l'emporter sur d'autres considérations.

pour les éviter ou les réduire. Même si un tel volet a vocation à figurer dans un dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, cette évaluation doit considérer, dès l'étude d'impact, les scénarios accidentels et la pollution chronique liée aux activités futures²².

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.

2.3.2 Milieux naturels

Sur le même modèle que l'analyse de l'état initial, la démarche est très complète, expliquée de façon didactique (en particulier en termes de démarche de compensation, reprenant la méthode utilisée pour le contournement ferroviaire Nîmes–Montpellier, en cours de construction au nord du site). Elle comporte en particulier une analyse quantifiée des habitats susceptibles d'être affectés par le projet, s'appuyant sur les populations recensées dans les documents d'objectifs des sites Natura 2000 par exemple.

Les conclusions sont, le plus souvent, sans ambiguïté pour ce qui concerne les impacts de l'aéropôle sur l'Outarde canepetière : 5,2 hectares d'habitats de reproduction seraient détruits, auxquels s'ajoutent 2 hectares de place de chant. Aucune mesure d'évitement n'est prévue. Dix mesures de réduction, ainsi que des mesures de compensation et d'accompagnement sont présentées : toutes ces mesures ne sont décrites que de façon qualitative et les mesures de compensation ne sont pas localisées.

Ces conclusions restent aussi incomplètes :

– pour la plupart des autres espèces : les raisonnements selon lesquels un impact brut devient un impact résiduel faible ou négligeable, compte tenu des mesures de réduction prévues, restent largement implicites, alors que c'est justement l'objet de l'étude d'impact que de justifier de telles conclusions²³. Parfois même, certains raisonnements ne sont pas cohérents (*Cf.* en particulier les impacts des travaux pour la ZPS page 104 de l'étude d'impact).

– pour la localisation et la nature des mesures de compensation : le fait qu'aucun dossier n'a, pour l'instant, été soumis au CNPN n'exonère pas le maître d'ouvrage de préciser, dans l'étude d'impact, les mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet sur la faune et la flore. En outre, ces mesures devraient porter sur les impacts de l'ensemble des aménagements prévus – le maître d'ouvrage a déjà prévu de faire porter sa demande sur les impacts de son projet et sur ceux du secteur du projet Thalium. L'Ae relève par ailleurs qu'un budget assez précis est mentionné pour ces mesures de compensation, ce qui signifie qu'elles seraient d'ores et en déjà en grande partie définies.

Par conséquent, à ce stade de définition du projet, outre le cas particulier de l'Outarde canepetière développé ci-dessus, l'Ae s'interroge notamment sur les impacts sur plusieurs autres espèces :

²² Voir article R. 122-5 3° du code de l'environnement : "une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2°", qui incluent l'eau

²³ Alors que l'étude d'impact souligne que "au sein de la zone d'influence du projet, cet impact est particulièrement important pour les espèces nicheuses, car cela signifie que des habitats de reproduction vont être détruits. C'est le cas pour les espèces citées précédemment dont l'Outarde canepetière. Par ailleurs, cet impact est non nul pour les espèces en alimentation sur l'aire d'influence du projet. Cela signifie alors que des habitats d'alimentation vont être détruits. Le niveau d'impact qui en résulte est fonction des effectifs impactés, des surfaces concernées, de la distance aux sites de nidification des habitats d'alimentation détruits, ainsi que de la présence et de la représentativité d'habitats de substitution à proximité. Cet impact est présent notamment pour les rapaces qui se reproduisent en dehors de l'aire d'influence de la zone du projet (Buse variable, Faucon crécerelle, Milan noir,...), le Rollier d'Europe qui niche dans les boisements plus à l'est ou encore l'ensemble des cortèges observés qui s'y alimentent. Pour ces espèces, c'est au total 9 hectares d'habitats d'alimentation qui seront détruits. Enfin, sauf halte migratoire exceptionnelle et récurrente, cet impact reste nul et négligeable pour les espèces uniquement en transit ou en migration. On peut citer ici la Pie-grièche écorcheur ou encore la Sterne naine".

Couleuvre de Montpellier et Couleuvre à échelons (reptiles), Chevêche d'Athéna, Effraie des clochers, Huppe fasciée, Tarier pâtre (oiseaux), les raisonnements étant plus développés pour les chauves-souris.

L'Ae recommande :

- d'expliciter en quoi les mesures de réduction prévues conduisent aux impacts résiduels sur les milieux naturels, pour la phase travaux et pour la phase aménagée ;***
- de décrire les mesures de compensation prévues (localisations, étendues, fonctionnalités) en rapport avec ces impacts résiduels.***

2.3.3 Déplacements, pollution et nuisances induites

L'augmentation prévisible du trafic routier générée par le projet aussi bien pendant la phase de travaux que la phase aménagée est bien décrite dans l'étude.

Elle est jugée faible en proportion de l'ensemble du trafic²⁴, mais souligne néanmoins plusieurs impacts :

- l'augmentation des temps de parcours pour les usagers de l'aéroport en phase travaux ;
- la saturation aux heures de pointe de la RD 66 Nord et de la RD 189 dont les réserves de capacité sont quasi nulles ;
- la saturation ponctuelle du carrefour RD 66/RD 172 et de la sortie de l'aéroport (RD 172 Est) ;
- la traversée problématique du hameau de Vauguières-le-Haut par la RD 189.

L'étude évoque également les effets cumulés non négligeables du présent projet et du projet Logistic Park Airport sur la circulation routière sur ce secteur nord-est de l'aéroport.

Il apparaît clairement que le projet pourra difficilement aboutir si les aménagements pour l'instant à l'étude ne sont pas réalisés (création d'un barreau routier direct RD 172 / RD 189, élargissement de la portion nord de la RD 66, modification des carrefours impactés), et si un plan de circulation adapté concernant les véhicules légers et les poids lourds n'est pas établi.

L'Ae recommande de présenter le plan de circulation pour les véhicules légers et pour les poids lourds, tenant compte du choix de voirie du département de l'Hérault.

Les mesures incitatives évoquées par l'étude pour éviter l'usage du véhicule personnel et rationaliser les trajets logistiques (pour que les poids lourds et camionnettes ne roulent pas à vide notamment) ne sont pas précisées. De telles mesures pourraient tirer profit de la présence des activités existantes, pour proposer des solutions mutualisées.

L'Ae recommande de mentionner les mesures (plans déplacements inter-entreprise, site internet dédié au co-voiturage, par exemple) permettant d'éviter ou réduire l'usage du véhicule individuel et d'optimiser l'organisation logistique des livraisons sur l'ensemble de la zone.

L'impact du projet sur l'ambiance sonore ne traite, pour l'instant, que des effets de l'aéropôle, sans prise en compte des autres projets, ni du trafic aérien. Compte tenu de la modestie des trafics, cet impact, fondé sur des mesures et des modélisations, reste limité. Cette question mérite

²⁴ N'étant pas fondés sur des enquêtes ciblées sur la zone logistique, les scénarios quantifiés présentent quelques hypothèses peu compréhensibles : par exemple, parmi les 755 véhicules légers empruntant la RD172 pour rejoindre la RD66, le graphique en mentionne 311 en direction de Montpellier. Même si la congestion du carrefour entre la RD66 et RD 189 est sûrement en partie dissuasive, il semble curieux que la majorité du trafic en provenance et en direction de Montpellier n'emprunte pas directement la RD172E.

d'être néanmoins étendue à l'ensemble du hameau de Vauguières-le-Haut, tenant compte de toutes les sources de bruit.

L'Ae recommande de prendre en compte, pour l'évaluation de l'impact sonore global sur la zone en phase chantier et en phase aménagée, l'ensemble des aménagements prévus, tenant également compte du trafic aérien.

De la même façon, concernant l'impact pour la qualité de l'air, l'étude se limite à la liste de sources potentielles de pollution liées aux travaux (émissions de poussières, notamment) ou aux activités de la zone, et au rappel de mesures générales pour les réduire. L'impact résiduel est considéré comme négligeable.

L'Ae recommande de procéder à une évaluation de la pollution de l'air induite par les effets cumulés de l'ensemble des projets envisagés sur la zone, et de préciser les mesures indiquées pour la réduire.

2.3.4 Énergie et gaz à effet de serre

Aucune quantification des émissions de gaz à effet de serre liées au projet ou à la zone logistique dans son ensemble ne figure dans l'étude, alors que le trafic routier et la consommation d'énergies fossiles sont croissants dans cette partie de l'enceinte aéroportuaire.

L'Ae recommande de procéder à une évaluation des émissions de gaz à effet de serre liées à l'ensemble des aménagements prévus, et de la mettre en perspective par rapport aux émissions de la zone aéroportuaire dans son ensemble.

Les impacts, jugés faibles, et les mesures concernant l'énergie sont décrits sur une demi-page. L'utilisation éventuelle d'énergies renouvelables est *"laissée à la discrétion des opérateurs qui s'installeront sur les lots. L'aéroport n'émet aucune restriction, exception faite pour les panneaux de production d'énergie photovoltaïque pour lesquels un verre évitant toute réflexion est nécessaire"*. Il est pleinement légitime que le maître d'ouvrage se fasse l'écho des restrictions aéronautiques, rappelées par les services chargés de la sécurité de l'aviation civile. Néanmoins, en tant que promoteur d'un aménagement dans le domaine aéroportuaire, il lui revient aussi de tirer les conséquences de l'étude de faisabilité requise par l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, d'autant plus que les rapporteurs ont pu constater d'ores et déjà certaines réalisations positives.

L'Ae recommande d'indiquer les mesures en faveur du développement des énergies renouvelables que l'aéroport Montpellier Méditerranée propose de retenir pour l'aménagement de la zone logistique et, le cas échéant, les prescriptions ou les préconisations à l'intention des preneurs des différents lots.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

Le dossier prévoit des mesures usuelles concernant le suivi des travaux pour la phase chantier, que ce soit pour la gestion des eaux souterraines et de surface, pour les milieux naturels ou pour les divers risques de pollution ou nuisance.

En revanche, il ne mentionne que peu de mesures de suivi pour la phase aménagée, à l'exception du suivi et du contrôle des ouvrages hydrauliques. Il devrait être significativement complété en termes de mesures concernant le milieu naturel, de façon cohérente avec les mesures prévues dans les documents d'objectifs des sites Natura 2000, notamment de la ZPS « Étang de Mauguio »,

y compris en ce qui concerne les mesures de compensation à prévoir pour l'ensemble des aménagements.

L'Ae recommande de décrire les modalités de suivi des milieux naturels, notamment des effets des mesures de réduction, à prévoir à proximité du site, en cohérence avec les documents d'objectifs des sites Natura 2000, et pour les mesures de compensation à prévoir pour l'ensemble des aménagements.

En fonction de la voirie de desserte finalement retenue, il sera également opportun de s'assurer que les émergences sonores restent compatibles avec la réglementation, sous réserve d'éventuelles mesures de réduction.

L'Ae recommande de s'assurer que les impacts acoustiques restent compatibles avec la réglementation, lorsque la voirie de la desserte de la zone sera réalisée.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique correspond fidèlement à l'étude d'impact présentée. Il ne porte donc pas sur l'ensemble des aménagements du programme de travaux.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis, notamment pour ce qui concerne le périmètre du dossier.