



MONTPELLIER MÉDITERRANÉE

APPEL A MANIFESTATION D'INTERET

REQUALIFICATION FONCIERE DES INFRASTRUCTURES DE TRAITEMENT DE FRET AERIEN
SUR L'AÉROPORT MONTPELLIER MEDITERRANEE



Date limite de dépôt de dossier : 15 SEPTEMBRE 2026 à 12h00

Table des matières

1.	Objet de l'appel à projet.....	3
1.1.	Contexte	3
1.2.	Aéroport Montpellier-Méditerranée (AMM).....	3
1.3.	Objectif et temporalité.....	3
2.	Périmètre concerné	4
2.1.	Localisation.....	4
2.2.	Aérogare de fret	6
2.2.1.	Le bâtiment.....	6
2.2.2.	Les quais et desserte	8
2.2.3.	Possibilités des candidats	9
2.3.	Infrastructure aéronautique	9
2.3.1.	Taxiway Juliet et piste principale.....	9
2.3.2.	Parking FRET	10
2.3.3.	Aires appaux.....	11
2.3.4.	Servitudes	12
2.3.5.	Projections	12
3.	Enjeux et contraintes.....	13
3.1.	Conditions d'occupation	13
3.2.	Contraintes.....	13
3.2.1.	Compatibilité développement aéroportuaire	13
3.2.2.	Nuisances sonores	14
3.2.3.	Environnement / Loi sur l'eau	14
3.2.4.	Servitudes et milieu aéroportuaire	14
3.2.5.	Sureté	14
4.	Conditions de l'appel à manifestation d'intérêts	16
4.1.	Visite du site par les candidats.....	16
4.2.	Présentation du dossier à fournir	16
4.3.	Modalités de remise.....	16

1. Objet de l'appel à projet

1.1. Contexte

Dans les années 90, en plein essor du trafic aérien, l'aéroport de Montpellier crée une extension au nord de sa piste principale dédiée au traitement du fret avionné : un parking avion capable d'accueillir 3 avions de type code C simultanément, une voie de circulation avion vers la piste (taxiway dit « Juliet ») et une aérogare de traitement de fret aérien ont été spécifiquement construits.

L'activité de fret aérien, avec du traitement postal notamment, s'est poursuivie jusqu'en 2022, dernière année d'exploitation d'une ligne commerciale 100% postale reliant la Corse à Paris via Montpellier. Depuis, l'escale de Montpellier a été supprimée et le fret postal est dorénavant acheminé en camion ou en train.

Par conséquent, les infrastructures aéronautiques ne sont plus utilisées et ne servent que ponctuellement pour du stockage d'aéronef. L'aérogare de fret a été légèrement reconfigurée et a pu être scindée en plusieurs locaux actuellement proposée en location précaire pour de l'activité logistique, sans lien avec l'aérien (accès côté piste désactivé).

A noter que dans le cadre d'une stratégie de développement foncier sur ses emprises, AMM a aménagé et commercialisé des lots à dominante logistique autour de ses anciennes infrastructures de fret aérien. A termes, la zone accueillera près d'une trentaine d'entreprises et environ 2000 salariés.

1.2. Aéroport Montpellier-Méditerranée (AMM)

L'aéroport de Montpellier est exploité par la Société Anonyme Aéroport Montpellier Méditerranée, abrégée AMM, depuis 2008. AMM bénéficie d'une concession de l'Etat courant jusqu'au 31 décembre 2038 et a pour mission la gestion et le développement des infrastructures aéroportuaires et du foncier sur son périmètre.

La gare de fret aérien et ses infrastructures associées représentent actuellement une charge pour AMM, avec notamment des investissements significatifs à réaliser d'ici la fin de concession pour permettre un maintien en bon état, à la fois des infrastructures aéronautiques et de l'aérogare de fret.

Dans sa mission, AMM doit permettre une activité de fret aérien sur la plateforme, même si celle-ci semble abandonnée à date. Cette activité pourrait être déportée sur d'autres aires aéronautiques sous un format différent, afin de libérer l'emprise actuelle pour d'autres activités avec des liens aéronautiques ou non.

1.3. Objectif et temporalité

L'objectif du présent Appel à Manifestation d'Intérêts est l'identification d'investisseurs/utilisateurs pouvant être intéressés par l'emprise actuelle, totale ou partielle, pour des projets conservant une fonction aéronautique.

Les options imaginées sont les suivantes :

- Adaptation ou démolition de la gare actuelle de fret aérien, construction d'un bâtiment adapté à la nouvelle activité...
- Adaptation du parking avion actuel : réfection et redimensionnement éventuel, adaptation des postes aéronefs, des portances...

L'emprise pourra être ajustée selon l'envergure du projet.

Concernant le taxiway Juliet (voie de circulation avion vers la piste), celui-ci pourra faire l'objet d'une réfection ajustée selon les futurs besoins, encadrée par AMM.

A l'issue de cette procédure, un appel à manifestation d'intérêt concurrent reprenant les orientations d'un des projets proposés sera lancé, afin d'attribuer officiellement l'emprise à un porteur de projet et ce mentionnant garantie financière.

La présente consultation relève de l'article L.2122-1-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques. L'AMM organise librement une procédure de consultation avec une publicité adéquate afin d'assurer du respect du principe de liberté du commerce et de l'industrie et du droit de la concurrence.

2. Périmètre concerné

2.1. Localisation

AMM propose un périmètre assez large dans le cadre du présent appel à projet, constitué de l'ensemble des surfaces délimitées par les clôtures de délimitations zone côté piste / zone côté ville à l'ouest et au nord, les servitudes de taxiway et parking à l'est et un cours d'eau au sud.





	Aéroport Montpellier Méditerranée
Activité du site	Ancienne gare de fret avionné
Adresse	Aérogare de fret / Europole, Avenue Margot Duhalde, 34130 Mauguio
Coordonnées GPS	43°35'20.75"N 3°57'44.99"E
Parcelle cadastrale	EA 131 / EA 108 (partiellement)
Altitude	6m
Zone de vent	Zone 3
Zone de neige	B2
Surface emprise globale	32 500m ²
Dont parking avion et partie taxiway	11 000m ²
Dont aires appareils côté piste	4 000m ²
Dont bâtiment (emprise sol)	1 963m ²
Dont aires stationnement / quais côté ville	3 300m ²
Surface entrepôt	1 700m ²
Surface de bureaux/locaux divers	1 250m ²

2.2. Aérogare de fret

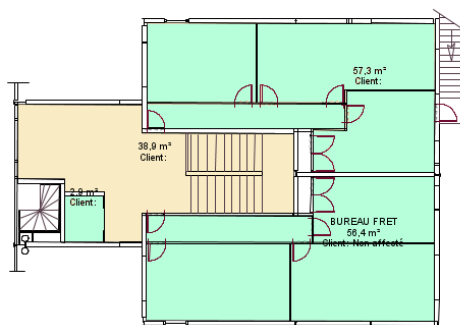
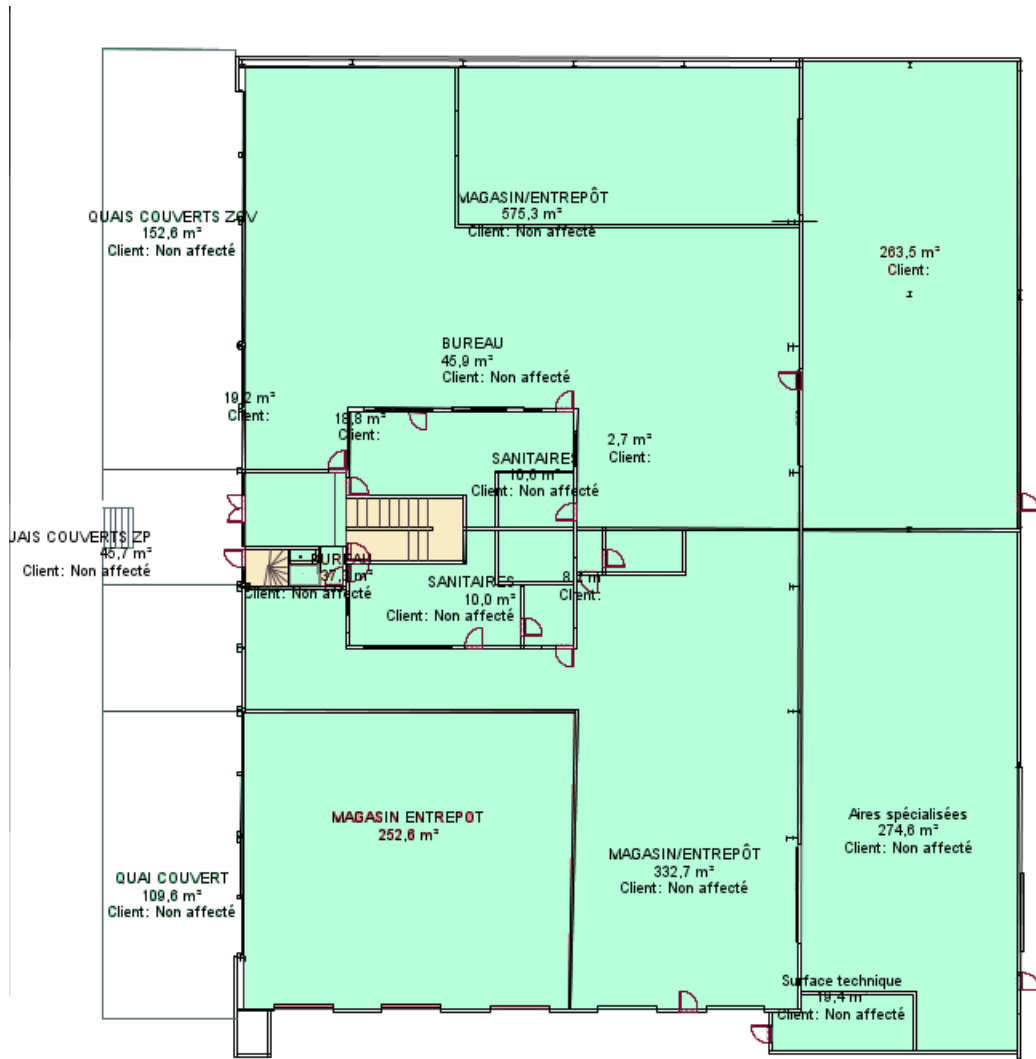
2.2.1. Le bâtiment

Datant de 1994, l'aérogare de fret est principalement constituée d'espace de traitement logistique de type hangar mais elle dispose aussi de bureaux sur plusieurs étages pour l'activité administrative / fonctions supports. Pour faciliter la description, le bâtiment peut être assimilé à un carré, avec la façade exposée à l'est donnant sur la zone côté piste (parking avion) et la face ouest, côté ville (quais camion).

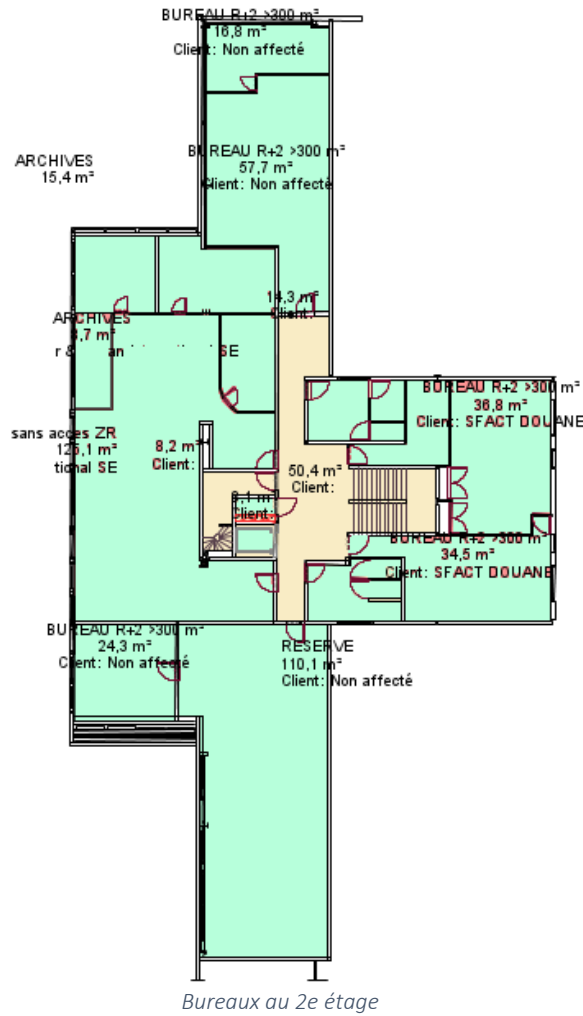


Vue 3D Google Earth façade ouest

Le bâtiment a été conçu dans une logique de sas traversant entre le côté ville et le côté piste, disposant historiquement d'une zone d'inspection des marchandises (douanes et sûreté). Plusieurs sections ont été ajoutées postérieurement afin de cloisonner différents usagers.



Locaux divers au 1er étage



2.2.2. Les quais et desserte

L'accès routier se fait du côté ouest du bâtiment, donnant sur la voie de desserte de la zone de fret/logistique. Le hangar dispose d'un quai de chargement pouvant accueillir une dizaine de PL en simultanée.

Au sud de la parcelle, un parking VL existe actuellement, qui permet également un accès direct aux locaux situés au sud du bâtiment, avec 5 portes sectionnelles donnant sur la zone de stockage / traitement marchandise.



2.2.3. Possibilités des candidats

Le bâtiment a fait l'objet d'un entretien jusqu'à l'arrêt des activités commerciales de fret aérien en 2022, avec des mises aux normes diverses. Depuis, l'entretien est restreint en raison de l'absence de ressources associées ou localisé aux quelques locaux en location courte durée (baux renouvelables d'un an voire au trimestre).

Une enveloppe d'investissement est à prévoir pour permettre de prolonger sa durée de vie dans le cas d'une reprise en l'état ou partiel (clos-couvert, thermie, lots architecturaux, ...).

Toutes les options peuvent être envisagées quant à l'avenir de ce bâtiment et à ses dessertes : modulation, adaptation, démolition pour récupération de son emprise.

2.3. Infrastructure aéronautique

2.3.1. Taxiway Juliet et piste principale

La voie de circulation « J » (prononcé « Juliet » alphabet radio) dessert le parking de fret et mène directement à la piste principale de l'aéroport.

PISTE PRINCIPALE 12L/30R

2600m x 45m code 4D

Equippée CAT I (atterrissage de précision jusqu'à 550m de visibilité)

TAXIWAY JULIET

Longueur : 500m

Largeur : 23m

Surface : 13 828 m²

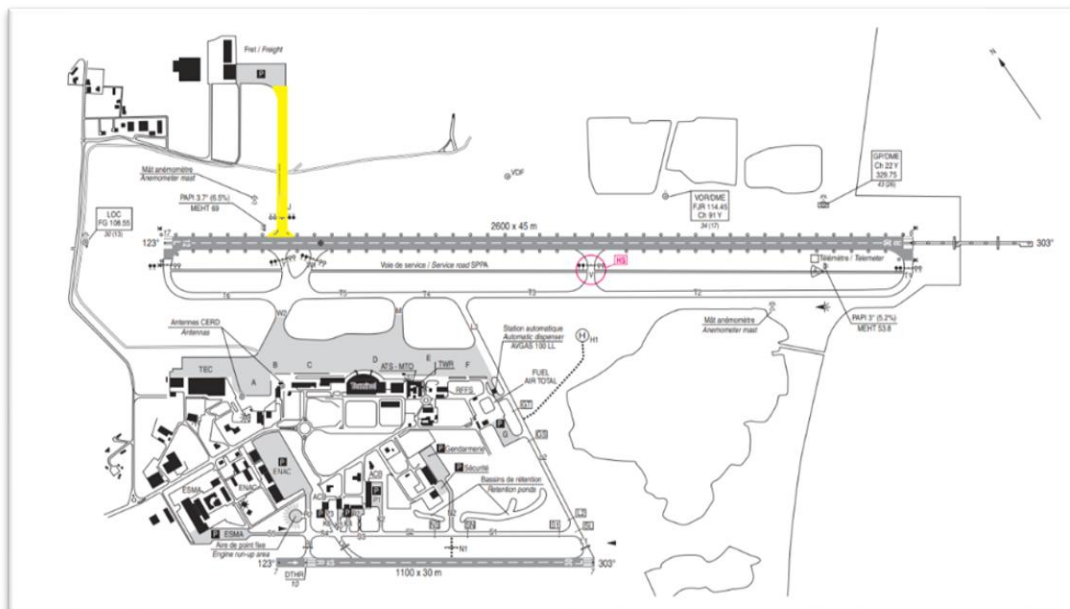
Portance :

- PCN (publié jusqu'à présent) : 51 F/C/W/T
- PCR (publié prochainement, derniers diagnostics) : 771 F/D/W/T

Balissage : Latéral, utilisable avec au moins 550m de visibilité/RVR + feux de protection de piste et panneaux associés.

Diagnostic à fin 2025 : Chaussée datant de 1994 sur certaines portions et de 2017 pour d'autres.

Des travaux de réfection de la section de 1994 sont étudiés mais temporisés en raison de l'absence d'activité et par conséquent de financements associés. De l'entretien reste malgré tout programmé fréquemment (pontage de fissure) et la zone est utilisable pour des appareils de code C.



2.3.2. Parking FRET

Parking « FR » (prononcé « fret »). Utilisable pour le stationnement de jusqu'à 3 appareils de code C simultanément (3 avions repoussés ou 2 en positions autonomes). 1 position gros porteurs a également été marquée mais n'est plus homologuée en tant que telle.

Surface : 10 078 m²

Portance :

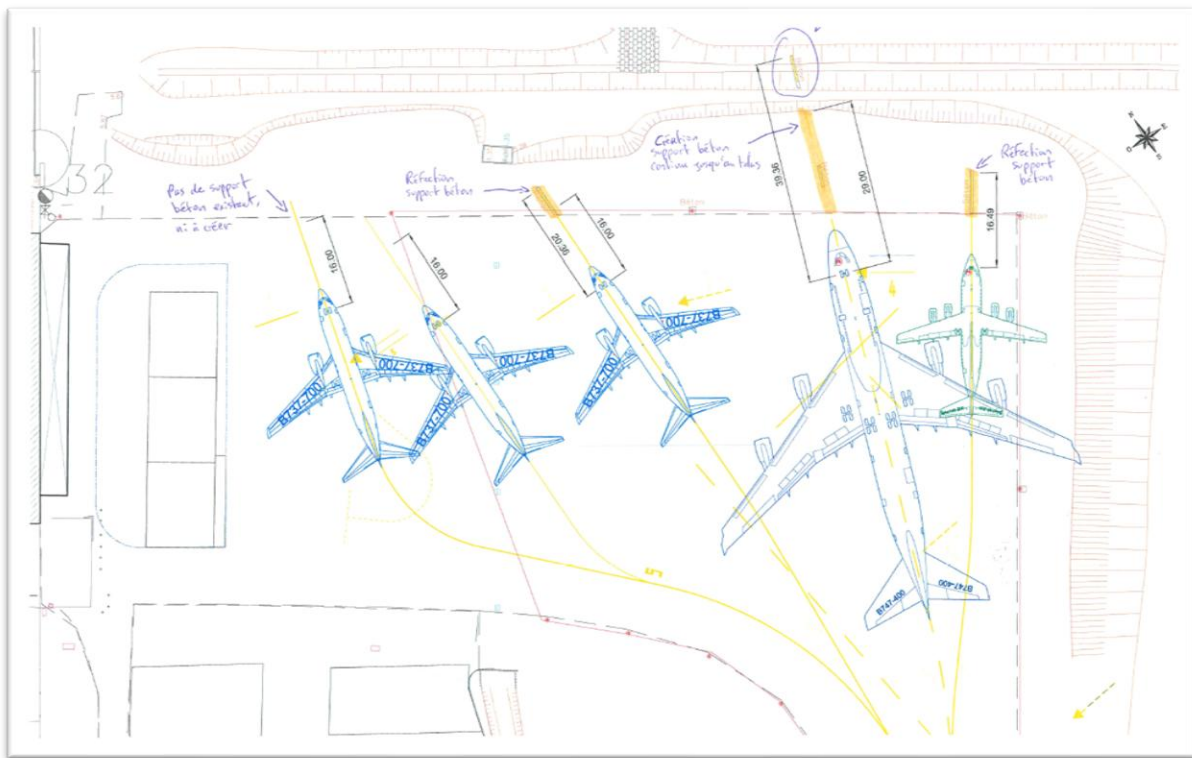
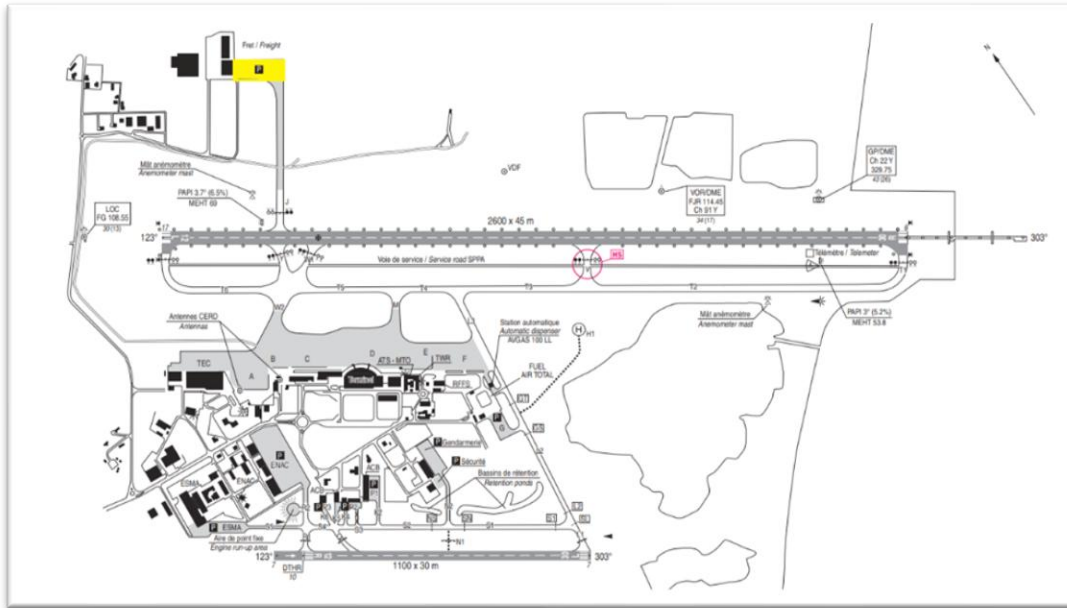
- PCN (publié jusqu'à présent) : 32 F/C/W/T
- PCR (publié prochainement, derniers diagnostics) : 1081 F/D/W/T

Balissage : Latéral, utilisable avec au minimum 550m de visibilité/RVR

Eclairage : 2 mats d'éclairage des postes avion (2020)

Diagnostic à fin 2025 : Chaussée datant de 1994 avec plusieurs rustines au niveau des postes avions réalisées entre 2010 et 2024.

Des travaux de réfection de la section de 1994 sont étudiés mais temporisés en raison de l'absence d'activité et par conséquent de financements associés. De l'entretien reste malgré tout programmé fréquemment (pontage de fissure) et la zone est utilisable pour des appareils de code C.



2.3.3. Aires appareils

Entre la gare de fret et le parking, environ 4000m² de surface revêtue sont disponibles pour du stockage d'engins de piste (aires appareils). Ces aires sont éclairées grâce à des projecteurs en façade de la gare de fret. Une partie donne directement sur la façade de la gare de fret et permettait autrefois le transit des marchandises vers les avions.



2.3.4. Servitudes

A noter que l'ensemble des aires disposent des servitudes enherbées réglementaires.

2.3.5. Projections

Toutes les zones décrites précédemment sont proposées à une adaptation / un réaménagement pour satisfaire au mieux les besoins d'un éventuel futur client sur site nécessitant un accès direct sur la zone côté piste.

Ces zones étant déjà artificialisées, celles-ci peuvent donc être facilement reconverties vers d'autres usages.

3. Enjeux et contraintes

3.1. Conditions d'occupation

Cet appel à projets porte sur une infrastructure sise sur du patrimoine bâti et non bâti de l'Etat dont la SA AMM est concessionnaire.

Selon l'ampleur du projet présenté, plusieurs montages peuvent être proposés dans le cas de cet AMI, avec l'ordre de priorité suivant :

Partie bâtiment :

- Dans les cas d'une :
 - Requalification significative du bâtiment avec entretien global à charge de l'occupant
 - Ou démolition et construction d'un nouveau bâtiment

Attribution de droits réels via octroi d'une Autorisation d'Occupation Temporaire sur une durée adaptée (ne pouvant excéder 70 ans, à adapter selon les projections du candidat). Le concessionnaire, la SA AMM, est une entité dont le mandat court jusqu'au 31 décembre 2038 : l'AOT pourra porter selon les investissements portés par le candidat sur une période dépassant cette date.

A noter :

- La démolition et retour à l'état initial de l'emprise doit être provisionnée à l'issue de l'AOT.
 - Des droits d'entrée seront déterminés selon l'envergure du projet (intégrant démolition ou non de la gare, typologie d'usage de l'infrastructure aéronautique)
 - Ensuite, une redevance domaniale correspondant à la redevance publiée pour l'emprise terrain devra être prise en compte (environ 3,06€HT/m² terrain nu -valeur 2026-).
-
- Dans le cas d'une simple réadaptation du bâtiment ou d'un besoin partiel des locaux :

Location avec refacturation de l'entretien en charges.

Le tarif plancher est disponible dans le guide tarifaire extra-aéronautique d'AMM selon le type de locaux : Bâtiment à usage aéronautique (entrepôt), Bâtiment à usage bureaux.

Partie emprise aéronautique :

Une tarification locative emprise aéronautique €/m²/an existe et est consultable sur le guide tarifaire AMM (aire spécialisée aéronautique / zone appareils).

3.2. Contraintes

Les candidats devront présenter des projets intégrant une fonction aéronautique.

3.2.1. Compatibilité développement aéroportuaire

L'Aéroport Montpellier Méditerranée a validé auprès de l'Etat ses Grandes Orientations Stratégiques : la priorité de la plateforme est avant tout de développer le trafic aérien commercial pour améliorer la desserte du territoire.



L'aéroport dispose de deux pistes : une principale, au nord, pour l'activité d'aviation commerciale, et une secondaire, au sud, pour l'aviation légère : écoles d'aviation, aéroclubs.

Les projets pouvant induire une augmentation significative du volume de mouvements d'aviation légère (écoles avions ou hélicoptères par exemple) ne seront pas retenus.

Activité non autorisée : école de formation aéronautique.

Le candidat devra indiquer la nature et un quantitatif des mouvements aériens que son activité pourra générer sur le site.

3.2.2. Nuisances sonores

Du fait de sa proximité avec des zones d'habitation et du développement de l'agglomération montpellieraine vers le sud, AMM attache une attention particulière au sujet des nuisances sonores générées par le trafic aérien. Il est aujourd'hui considéré comme maîtrisé, notamment grâce à la modernisation des appareils qui fréquentent l'aérodrome.

Confère PEB (plan exposition au bruit) : zone C, consultable sur Géoportail.

3.2.3. Environnement / Loi sur l'eau

L'emprise projet est située directement sur ou à proximité de zones de protection d'espèces.

Le candidat aura à sa charge toute démarche / étude / dépôt d'autorisation environnementale dans le cadre de son projet.

Le candidat détaillera sa nomenclature ICPE si nécessaire.

3.2.4. Servitudes et milieu aéroportuaire

La proximité avec les installations aéroportuaire impose des contraintes en termes de servitudes aéronautiques : PSA, servitudes radio électriques, etc.

Ces contraintes doivent être présent en compte à la fois en phase conception du projet mais aussi lors des phases chantier et exploitation (contraintes sur les grues et obstacles).

Confère Plans de servitudes PSA (Plan Servitudes Aéronautiques), consultable librement sur Géoportail.

3.2.5. Sureté

Tout projet s'intégrant dans un environnement aéroportuaire doit intégrer la réglementation de sureté en vigueur.

Dans l'emprise projet, une délimitation existe entre la zone côté ville et la zone côté piste secteur « zone délimitée ».

En termes d'accès :

Toute personne souhaitant passer d'une zone à l'autre en autonomie doit être titulaire d'un titre de circulation aéroportuaire, obtenue en ayant suivi la formation sécurité piéton adéquate.

L'emprise étant située hors partie critique de la zone de sureté à accès réglementé, les inspections filtrage et les formations de sureté ne sont pas nécessaires sur ce périmètre.



L'accès des véhicules est également réglementé en zone côté piste, l'obtention de contremarque ou l'accès escorté est souvent nécessaire.

En termes de contraintes infrastructure :

Selon les besoins du projet, la délimitation entre zone côté ville et zone côté piste pourra évoluer. AMM attire l'attention du candidat sur la bonne intégration et au strict respect des normes de sureté aéroportuaire en vigueur, notamment concernant les clôtures ou les portails d'accès.



4. Conditions de l'appel à manifestation d'intérêts

4.1. Visite du site par les candidats

Une visite sur site pourra être organisée par l'équipe en charge du projet d'AMM sur demande des candidats.

La visite permettra de faire les relevés de mesures sur lesquels les candidats engagent leurs propres dimensionnements, ainsi que de comprendre l'environnement global du projet.

Merci de solliciter :

- Hugo HOCHEDÉZ – h.hochedez@montpellier.aeroport.fr
- Tiphaine GROSSIN – t.grossin@montpellier.aeroport.fr

4.2. Présentation du dossier à fournir

Les dossiers seront entièrement rédigés en langue française et les données financières présentées en euros.

Les candidats s'engagent à transmettre les informations les plus à jour, et à tenir informée la société Aéroport de Montpellier Méditerranée de toute modification ultérieure éventuelle, notamment juridique et financière, permettant d'apprécier la santé économique du candidat. Lors de cette transmission, ou en cas de questions complémentaires posées par la Société Aéroport de Montpellier Méditerranée, les réponses engageront formellement le candidat.

Le candidat fournira à minima :

- Un bilan des 3 dernières années de son activité
- Une description de son activité et de ses implantations
- Une description du projet
- Des schémas de principe et le périmètre des emprises souhaitées, intégrant notamment des surfaces
- Une description précise de ses besoins en termes de dimensionnement aéronautique (type d'aéronefs (poids, dimensions), fréquence de mouvement, nature des mouvements)
- Une ébauche de business plan / projection financière du projet proposé
Il précisera le montage financier et juridique souhaité
- Une liste des impacts sur l'accessibilité du lieu, des contraintes, des interfaces avec l'aéroport...
- Un paragraphe sur les enjeux RSE / environnementaux associés au projet

Ces éléments devront permettre à la société Aéroport de Montpellier Méditerranée d'appréhender la solidité du candidat mise en place et de la structure qui en découlera, ainsi que de déterminer l'aptitude du candidat/du groupement à mener à bien l'opération.

4.3. Modalités de remise

Transmission du dossier par courrier électronique aux adresses suivantes avant le 15 septembre 2026 à 12h :

- Hugo HOCHEDÉZ – h.hochedez@montpellier.aeroport.fr
- Tiphaine GROSSIN – t.grossin@montpellier.aeroport.fr