



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 4 février 2019
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de création d'aires de stationnement pour les avions, d'un
parking, d'un nouveau bâtiment pour le tri des bagages et de l'aménagement
d'une zone d'activités logistiques sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (77,
93 et 95)**

Synthèse de l'avis

Le projet consiste à réaliser cinq opérations distinctes faisant partie d'un seul dossier, localisées sur la plate-forme de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle :

- création de deux aires de stationnement pour les avions (opérations « Aires INDIA » et « Aires AGEN »),
- aménagement d'une zone d'activités logistiques (opération « Fret 5-6 »),
- création d'un parking à étages pour les véhicules légers (opération « Parking longue durée ») et remplacement de bâtiments existants par un nouveau bâtiment pour le tri des bagages (opération « Tri bagages »).

L'avis sur ce projet est rendu dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale (dossier intitulé « Autorisation environnementale n°2 – Aéroport Paris-Charles de Gaulle »).

Le projet s'inscrit dans le plan stratégique de développement du groupe Aéroports de Paris (ADP), dont le but est notamment de faire face à la croissance du trafic aérien, et qui prévoit des aménagements donnant lieu à plusieurs projets faisant l'objet de demandes d'autorisation environnementale.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent les trafics aériens, routiers ainsi que les nuisances et pollutions associées (bruit, pollution de l'air), la gestion des eaux de ruissellement, la gestion des terres issues des terrassements, les milieux naturels et les zones humides.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- apporter des explications sur la caractérisation de l'ambiance sonore initiale et expliciter l'enjeu pour le projet, puis évaluer de manière complète l'impact sonore dû au projet (en s'appuyant sur les scénarios de référence et le scénario projet et en précisant toutes les hypothèses prises en compte) ;
- étayer la présentation des impacts du projet sur les trafics routiers, pour toutes les opérations ;
- préciser la gestion des terres (remblais /déblais) mise en place au niveau des cinq opérations, évaluer les impacts liés au transport de ces matériaux et donner des objectifs chiffrés de réutilisation ;
- caractériser la qualité des sols pour toutes les opérations ;
- réaliser les diagnostics de recherche d'amiante sur les bâtiments et les revêtements routiers qui seront démolis.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Avis de la MRAe en date du 4 février 2019 sur cinq opérations d'aménagement dans l'enceinte de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle » (77, 93 et 95)

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	3
1.1 Présentation de la réglementation.....	3
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	3
2 Contexte et description du projet.....	4
2.1 Le plan stratégique du groupe ADP.....	4
2.2 <i>Les composantes du projet (tranche 1 du plan stratégique du groupe ADP).....</i>	<i>7</i>
3 L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux.....	13
3.1 Les trafics aériens et routiers.....	14
3.2 <i>L'ambiance sonore.....</i>	<i>14</i>
3.3 La qualité de l'air.....	15
3.4 L'eau et la gestion des eaux de ruissellement.....	15
3.5 La pollution des sols en place.....	17
3.6 Les milieux naturels et les zones humides.....	18
3.7 Les risques technologiques et naturels.....	18
3.8 Le paysage.....	19
4 Justification du projet retenu.....	19
5 Les impacts du projet et les mesures proposées par le maître d'ouvrage pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	20
5.1 Les impacts du projet en phase de chantier.....	20
5.2 Les impacts du projet sur les trafics aériens et routiers.....	22
5.3 Les impacts du projet sur l'ambiance sonore.....	23
5.4 Les impacts du projet sur la qualité de l'air.....	23
5.5 Les impacts du projet liés à la gestion des eaux pluviales.....	24
5.6 Les impacts du projet sur les milieux naturels et les zones humides.....	24
5.7 Les impacts du projet liés aux risques technologiques.....	25
5.8 Les impacts du projet sur le paysage.....	25
6 L'analyse du résumé non technique.....	25
7 Information, consultation et participation du public.....	26

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de création d'aires de stationnement pour les avions, d'un parking, d'un nouveau bâtiment pour le tri des bagages et de l'aménagement d'une zone d'activités logistiques sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, qui porte sur une emprise supérieure à 10 hectares et prévoit la construction de plus de 40 000 m² de surface de plancher, est soumis à évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement¹.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu dans le cadre d'une demande d'autorisation au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement (autorisation environnementale). Il porte sur le projet tel que décrit dans l'étude d'impact² datée de septembre 2018 et intitulée « Autorisation environnementale n°2 – Aéroport Paris-Charles de Gaulle »³.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente (ici, le préfet de Seine-et-Marne⁴) prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

- 1 La rubrique 39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement soumet à évaluation environnementale systématique les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².
- 2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.
- 3 Une première demande d'autorisation environnementale, délivrée en décembre 2018, a porté sur le renouvellement de l'autorisation de rejet des eaux pluviales de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, ainsi que sur des aménagements d'infrastructures aéroportuaires. Le présent projet fait donc l'objet de la deuxième demande d'autorisation environnementale concernant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.
- 4 L'autorisation environnementale est une autorisation administrative délivrée par le préfet de département. L'aéroport Paris-Charles de Gaulle étant situé sur trois départements (Val-d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne), c'est le préfet de Seine-et-Marne qui coordonne l'instruction de la demande d'autorisation environnementale pour le présent projet.

2 Contexte et description du projet

Le projet, présenté par Aéroports de Paris SA⁵ (ADP), est composé de cinq opérations distinctes et fonctionnellement indépendantes, réparties sur le périmètre de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle, et qui s'inscrivent dans le plan stratégique de développement mis en œuvre par le groupe ADP.

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle est situé à 25 kilomètres au nord de Paris. D'une surface de 3 336 hectares, la plate-forme aéroportuaire se répartit sur huit communes appartenant à trois départements (Illustration 1) : Roissy-en-France, Louvres et Épiais-lès-Louvres (département du Val-d'Oise), Tremblay-en-France (département de Seine-Saint-Denis), Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Compans et Mitry-Mory (département de Seine-et-Marne). Premier aéroport français de par son importance, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a accueilli près de 70 millions de passagers en 2017, et 2,2 millions de tonnes de fret ont été traitées sur la plate-forme. Ce volume de trafic en fait le 2ème aéroport européen et le 10ème mondial. Le nombre de mouvements d'avions s'est établi à 475 654 en 2017.

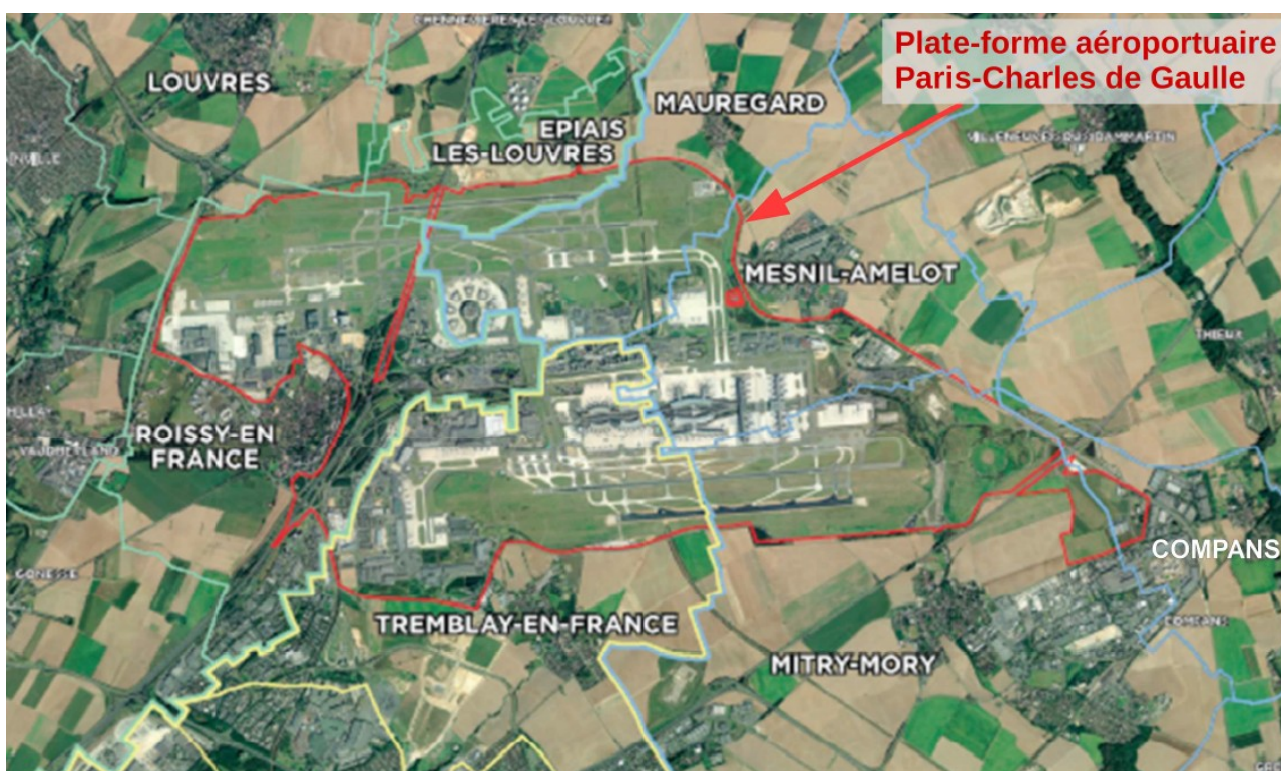


Illustration 1: Périmètre de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle
(source : étude d'impact - page 45)

2.1 Le plan stratégique du groupe ADP

L'étude d'impact rappelle en préambule (page 12) le contexte général du projet et évoque le plan stratégique de développement du groupe ADP dans lequel il s'inscrit.

Depuis une quinzaine d'années, le trafic des aéroports parisiens a augmenté de plus de 42 % : 101,5 millions de passagers ont été accueillis en 2017, contre 71,4 millions de passagers en 2002. Dans le même temps, le nombre de mouvements d'avions est resté relativement stable⁶ du fait

⁵ SA : société anonyme.

⁶ Il aurait été intéressant, à titre de comparaison, que l'étude d'impact précise l'augmentation du nombre de mouvements d'avions entre 2002 et 2017. Elle indique toutefois (page 70) que, sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le

des évolutions de la flotte et d'une augmentation de l'emport⁷ moyen. Cependant, les perspectives de croissance du trafic aérien⁸ permettent d'anticiper un déficit de capacité des deux plateformes franciliennes (Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle) à compter de 2023. Un déficit d'au moins deux millions de passagers a été estimé à cette date pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle⁹.

Pour augmenter les capacités d'accueil et améliorer la prise en charge des passagers, le groupe ADP a donc développé un plan stratégique de développement intégrant :

- des opérations à court terme (2016-2020), dont l'objet est principalement d'optimiser et de consolider ses installations existantes ;
- la réalisation de nouvelles infrastructures à plus long terme. À ce titre, est notamment envisagée la construction d'un nouveau terminal T4, dont le projet est en cours d'élaboration et qui fera l'objet d'une concertation préalable, au début de l'année 2019. Dans cette perspective, ce projet vient de faire l'objet d'un « Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la demande de cadrage préalable relative au terminal T4 de l'aéroport de Roissy (77-95) » en date du 16 janvier 2019¹⁰.

À ce jour, les différentes phases du plan stratégique du groupe ADP sont scindées selon les tranches suivantes :

- La **tranche 1**, qui constitue le projet objet du présent avis (cf. description dans le paragraphe ci-après).
- La **tranche 2**, composée de :
 - L'opération « Canalisations Marne » : création d'une nouvelle canalisation d'évacuation des eaux pluviales de la plate-forme¹¹ ;
 - La construction de voies de circulation pour les avions ;
 - La construction de voiries routières ;
 - La reconstruction d'une aérogare de fret.
- La **tranche 3**, composée de :
 - La construction d'un nouveau terminal T4 incluant notamment la réalisation d'un nouveau transport public guidé de personnes.

La MRAe note que si les opérations prévues à court terme par ce plan ont principalement comme objet « *d'optimiser et de consolider ses installations existantes* », la réalisation du projet conduira toutefois à une augmentation de l'ordre de + 0,9 % des mouvements d'avions (page 275)¹².

L'ensemble de ces réalisations nécessite notamment des autorisations environnementales, qui seront délivrées en plusieurs tranches successives comme le permet la réglementation¹³.

nombre de mouvements d'avions en 2016 s'établit à 472 450, soit une hausse de 0,8 % par rapport à 2015.

7 Capacité d'emport : charge qu'un avion peut transporter.

8 Selon le dossier, le nombre de mouvements d'avions va augmenter de 6 % entre 2021 et 2025.

9 L'aéroport Paris-Charles de Gaulle dispose actuellement de 9 terminaux de passagers d'une capacité théorique de 79 millions de passagers par an (page 17).

10 http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190116_-_cadrage_prealable_t4_77-95_-_delibere_cle1b8d14.pdf

11 Des informations sur la future opération « Canalisations Marne » sont également apportées à la page 227 (« Analyse de l'état actuel de l'environnement », paragraphe relatif aux réseaux d'assainissement des eaux pluviales).

12 cf. également remarque du paragraphe 5.2 « Les impacts du projet sur les trafics routiers et aériens » du présent avis.

13 Conformément à l'article L.181-7 du code de l'environnement, lorsqu'un maître d'ouvrage envisage de réaliser son projet en plusieurs tranches simultanées ou successives, il peut solliciter des autorisations environnementales distinctes pour celles des tranches qui les nécessitent. Cette possibilité est subordonnée à la double condition que le découpage envisagé n'ait pas pour effet de soustraire le projet à l'application de l'article L.181-1 et qu'il présente une cohérence au regard des enjeux environnementaux. Les autorisations environnementales délivrées dans ce cadre sont, le cas échéant, complétées afin de prendre en compte les incidences environnementales cumulées à

Par ailleurs, d'autres aménagements des infrastructures aéroportuaires sont prévus et ont déjà été autorisés en décembre 2018 : réalisation d'un poste avion d'embarquement éloigné complémentaire, au large du terminal 2A, création d'une aire de stockage de matériels de piste et renforcement de la fluidité et de la sécurité aéronautique et des passagers (amélioration de la fluidité et de la sécurité sur les voies avions au nord du terminal 1 et des voies Québec et Bravo, création d'aires de sécurité aux extrémités de la piste 3)¹⁴. Ces aménagements ont fait l'objet d'une étude d'impact élaborée dans le cadre d'une précédente demande d'autorisation environnementale, qui portait également sur le renouvellement de l'autorisation de rejet des eaux pluviales de la plate-forme aéroportuaire. L'autorité environnementale a été consultée pour avis sur ce projet en février 2018. Cette saisine a donné lieu à une information relative à l'absence d'observations émises dans le délai.

L'étude d'impact précise qu'elle « *intègre, à tous les stades de son analyse, les opérations ayant fait l'objet de la demande de renouvellement de l'autorisation de rejets des eaux pluviales de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle* ».

L'étude d'impact indique que la réalisation des opérations prévues dans le plan stratégique du groupe ADP fera l'objet d'un processus d'évaluation environnementale globale, mais qu'à ce stade, seules les incidences sur l'environnement de la tranche 1 peuvent être complètement identifiées et appréciées. Les incidences environnementales des tranches 2 et 3 feront donc l'objet d'une évaluation environnementale avant l'octroi de leur autorisation respective, conformément à l'article L.122-1-1 du code de l'environnement¹⁵. Ces évaluations environnementales successives intégreront l'analyse, à l'échelle de l'ensemble de l'opération globale, des éventuelles incidences environnementales des précédentes tranches qui n'auraient pas pu être identifiées initialement.

À ce stade, la MRAe prend note que les opérations présentées dans le cadre du présent projet répondent à des finalités propres, distinctes de celles prévues dans les autorisations suivantes. Elle est donc fondée à être saisie sur l'évaluation environnementale de cette tranche, considérée comme un projet. Elle constate dès à présent, ce qui est une conséquence logique, que l'étude d'impact sur laquelle elle est saisie est insuffisante pour apprécier les incidences des projets inscrits dans les phases suivantes du plan stratégique du groupe ADP.

Elle est par ailleurs informée que le calendrier des demandes d'autorisation environnementale n°2, n°3 et n°4 est rapproché. La MRAe considère qu'une appréciation, même sommaire, des effets cumulés de ces différents projets, doit être apportée pour une bonne information du public, même si cette analyse n'est pas exigée réglementairement¹⁶.

La MRAe recommande que le lien fonctionnel entre les futurs aménagements et projets de chaque tranche soit clarifié, et que le regroupement des différentes opérations projetées dans des études d'impact distinctes soit bien justifié.

l'échelle du projet.

14 Ces différents aménagements sont décrits de manière synthétique aux pages 254 et 255, dans le paragraphe 7 « Évolution probable de l'environnement en l'absence du projet ».

15 L'article L.122-1-1 du code de l'environnement prévoit que : « *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet* ».

16 L'article R.122-5 précise qu'est attendue « *Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : (...) e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés (...). Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :*
– *ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 et d'une enquête publique ;*
– *ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.* »

La MRAe précise par ailleurs que la compétence d'autorité environnementale pour le projet de terminal T4 devrait relever de la formation d'autorité environnementale du CGEDD¹⁷, une autorisation ministérielle étant nécessaire pour ce projet.

2.2 Les composantes du projet (tranche 1 du plan stratégique du groupe ADP)

La tranche 1 du plan stratégique du groupe ADP évoquée ci-dessus, est composée de cinq opérations distinctes (ne serait-ce que géographiquement par leur dispersion sur le site de l'aéroport) et fonctionnellement indépendantes (Illustration 2), visant notamment à garantir la performance opérationnelle des compagnies aériennes et à développer l'activité cargo¹⁸ :

- L'opération « **Aires INDIA** » : création d'aires de stationnement pour les avions, pour le développement de l'activité cargo et le stationnement long d'avions commerciaux ;
- L'opération « **Aires AGEN** » ; création d'aires de stationnement pour les avions, pour garantir la performance opérationnelle des compagnies ;
- L'opération « **Fret 5-6** » : aménagement d'une zone pour la future implantation de bâtiments d'activités logistiques, pour le développement de l'activité cargo ;
- L'opération « **Parking longue durée** »¹⁹ : création d'un parking à étages pour les véhicules légers, pour l'optimisation des installations ;
- L'opération « **Tri bagages** » : remplacement de bâtiments existants par un nouveau bâtiment pour le tri des bagages, pour l'amélioration du service.

17 CGEDD : conseil général de l'environnement et du développement durable.

18 La notion de cargo regroupe le fret et le courrier (page 17).

19 L'opération est dénommée soit « Parking longue durée », soit « Parking éloigné » dans le dossier.

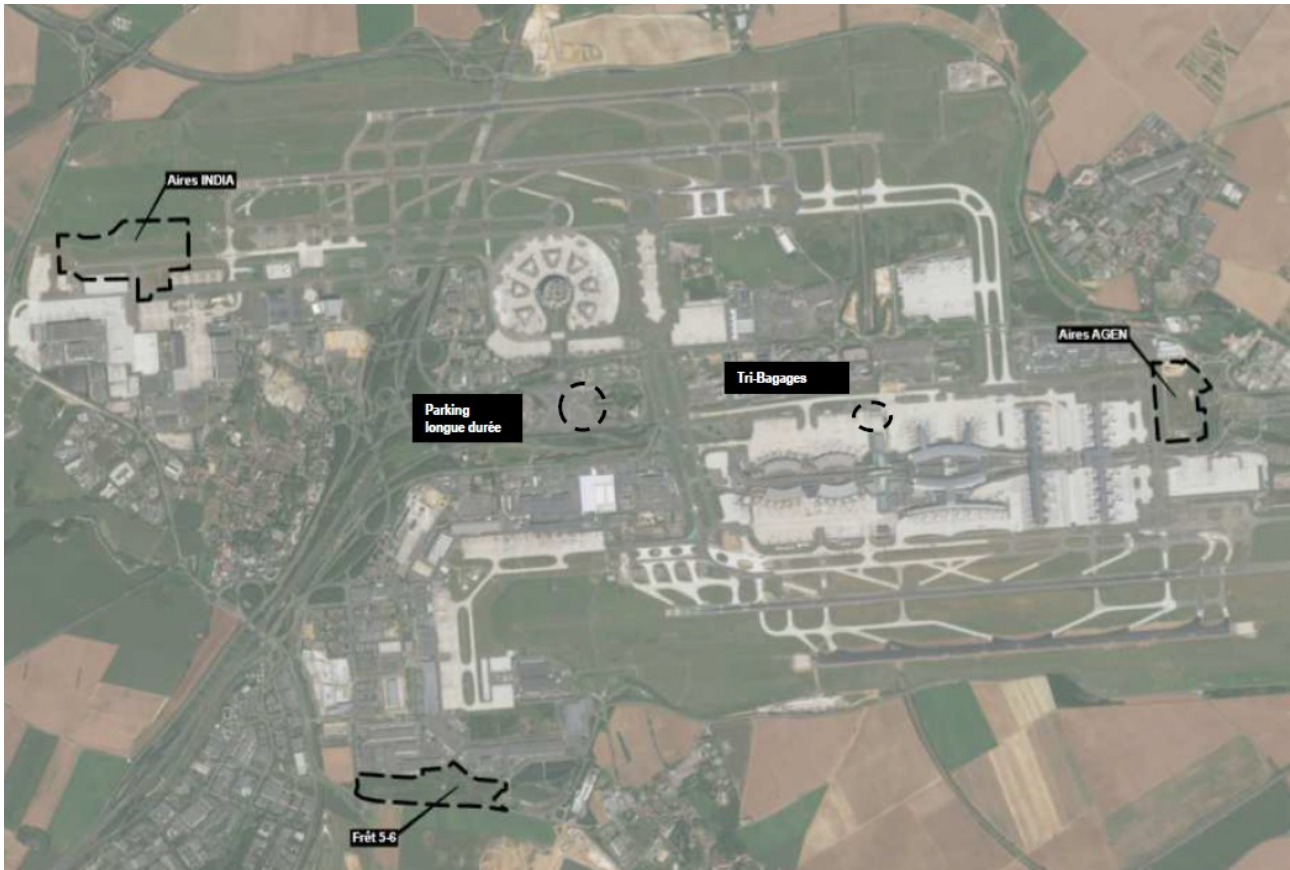


Illustration 2: Localisation des opérations (source : étude d'impact – page 19)

Opération « Aires INDIA » (Illustration 3)

La création de nouvelles aires de stationnement pour les avions répond à deux problématiques : un besoin en postes avions supplémentaires pour accompagner la croissance de l'activité de transport international de fret, et un déficit de postes gros porteurs²⁰ sur l'aéroport. Ces infrastructures aéronautiques seront utilisées tout au long de la journée, les compagnies cargo n'ayant pas les mêmes contraintes horaires que les compagnies de passagers²¹.

D'une surface d'environ 24 hectares, le site de l'opération est localisé à l'ouest de la plate-forme aéroportuaire. Il est actuellement essentiellement composé de surfaces enherbées, ainsi que de quelques infrastructures aéronautiques (aires de stationnement et voies de circulation).

Deux zones de stationnement pour les avions seront aménagées, l'une au nord de 8 à 12 postes avions (selon la taille des avions), l'autre au sud de 2 à 3 postes avions. Elles seront desservies par les voies de circulation avions existantes. Elles seront construites en béton afin d'éviter tout problème de poinçonnement²². Des aires de stationnement pour le matériel de piste, également revêtues de béton, seront réalisées à proximité pour faciliter l'exploitation, ainsi que des routes de service pour la circulation des divers engins. L'opération nécessitera la réalisation des raccordements aux réseaux existants (eaux pluviales, eau sous pression pour incendie, électricité...), d'une extension de 1 367 mètres de l'oléoréseau²³, qui permet le ravitaillement des avions en kérosène,

20 Gros porteur : avion de grande capacité.

21 L'étude d'impact indique (page 21) que « ces deux problématiques ne sont pas simultanées, en effet : FedEx opère principalement entre 22 heures et 5 heures ; Les besoins en capacité d'accueil des gros porteurs pour les vols commerciaux sont récurrents en journée. »

22 Poinçonnement : enfoncement d'un sol ou d'un revêtement sous l'effet d'une charge localisée.

23 Oléoréseau : système de distribution du kérosène dans l'aéroport, composé notamment de canalisations enterrées et d'oléoprises (dispositifs permettant de prendre le carburant).

ainsi que des équipements électriques courants (balisage lumineux, éclairage, etc.).

La mise en exploitation de ces aires est prévue pour le premier semestre 2021.



Illustration 3: Plan masse de l'opération « Aires INDIA » (source : étude d'impact – page 25)

Opération « Aires AGEN » (Illustration 4)

La création de ces aires répond à un besoin de postes de stationnement au large (c'est-à-dire éloigné des terminaux) pour les avions gros porteurs.

D'une surface d'environ 13 hectares, le site de l'opération est localisé à l'est de la plate-forme aéroportuaire. Il a fait l'objet de plusieurs remblaiements et est actuellement constitué de friches herbacées.

Une aire de stationnement destinée à accueillir 6 avions gros porteurs sera aménagée. Des aires de stationnement pour le matériel de piste et des routes de service seront également réalisées. Les aires seront construites en béton. Les raccordements aux réseaux existants, une extension de 1 742 mètres de l'oléoréseau, les équipements électriques courants et un bassin de rétention des eaux pluviales sont prévus.

La mise en exploitation de ces aires est prévue pour le premier semestre 2021.

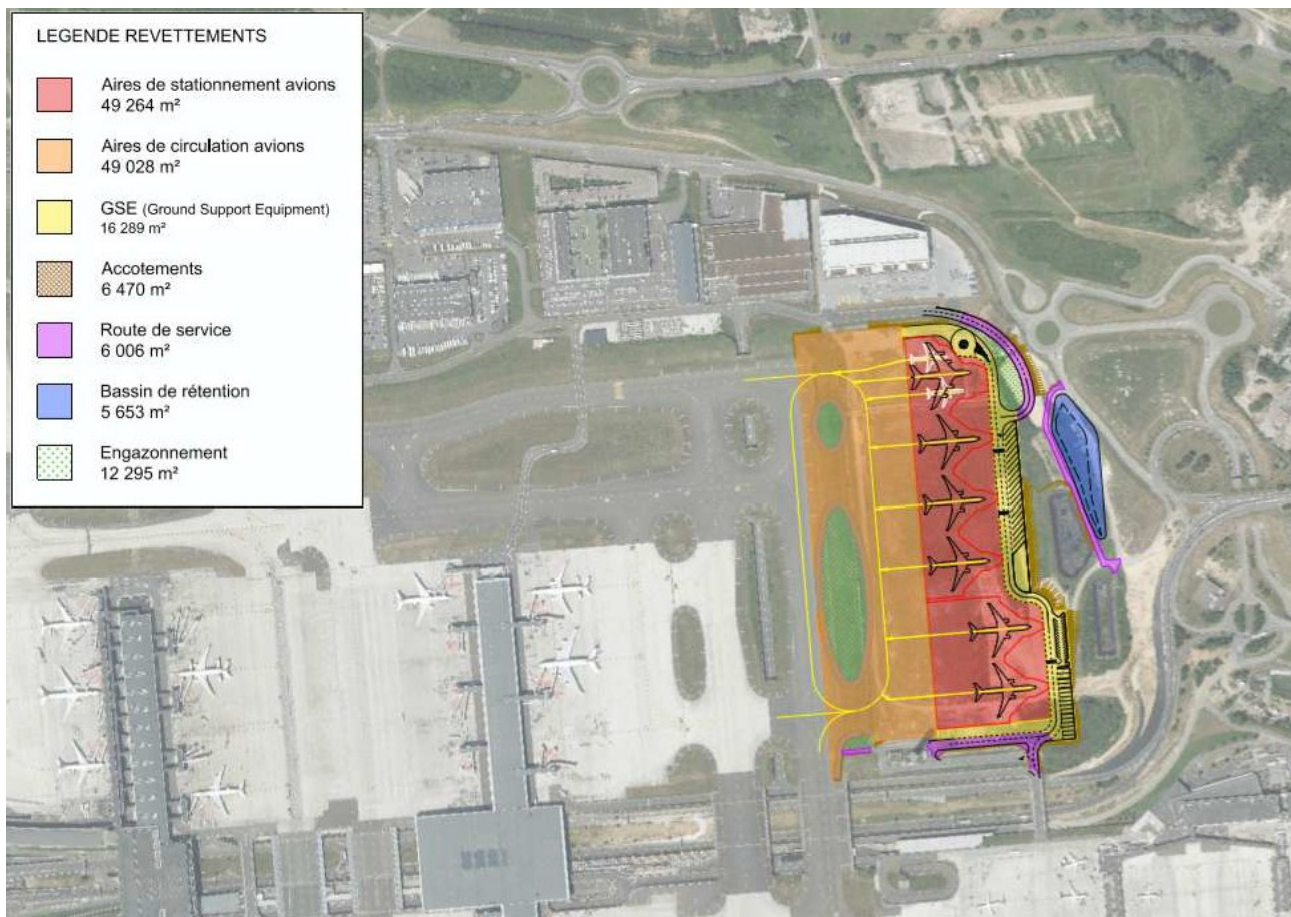


Illustration 4: Plan masse de l'opération « Aires AGEN » (source : étude d'impact – page 28)

Opération « Fret 5-6 » (Illustration 5)

La zone « Cargo » de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle propose, sur une superficie de 300 hectares, 500 000 m² d'entrepôts dédiés aux activités liées au fret aérien, avec un accès direct aux parkings avions et aux gares de fret. Cette zone bénéficie d'une bonne desserte routière, du fait de la proximité de l'autoroute A1. Le taux d'occupation des installations s'élève à 98 %²⁴. L'opération « Fret 5-6 » consiste à réaliser l'aménagement de la dernière réserve foncière de la zone « Cargo », pour répondre à la demande d'opérateurs désireux de s'implanter ou de s'étendre sur cette zone.

D'une surface d'environ 15 hectares, le site de l'opération est localisé au sud de la plate-forme aéroportuaire, sur la commune de Tremblay-en-France. Historiquement constitué de terres agricoles, il est actuellement composé de friches herbacées et arbustives, et en partie utilisé comme site de stockage de matériel de chantier.

L'opération consiste en l'aménagement et la viabilisation (accès, desserte et réseaux) d'une plate-forme logistique sur laquelle seront construits de nouveaux bâtiments d'activités liées au fret aérien. Ils bénéficieront d'un accès aux pistes côté nord (accès réglementé, pour des raisons de sécurité).

²⁴ L'étude d'impact précise (page 30) que compte-tenu de l'inévitable vacance liée aux départs et arrivées de nouveaux opérateurs, ce taux d'occupation correspond en réalité à une saturation des installations.

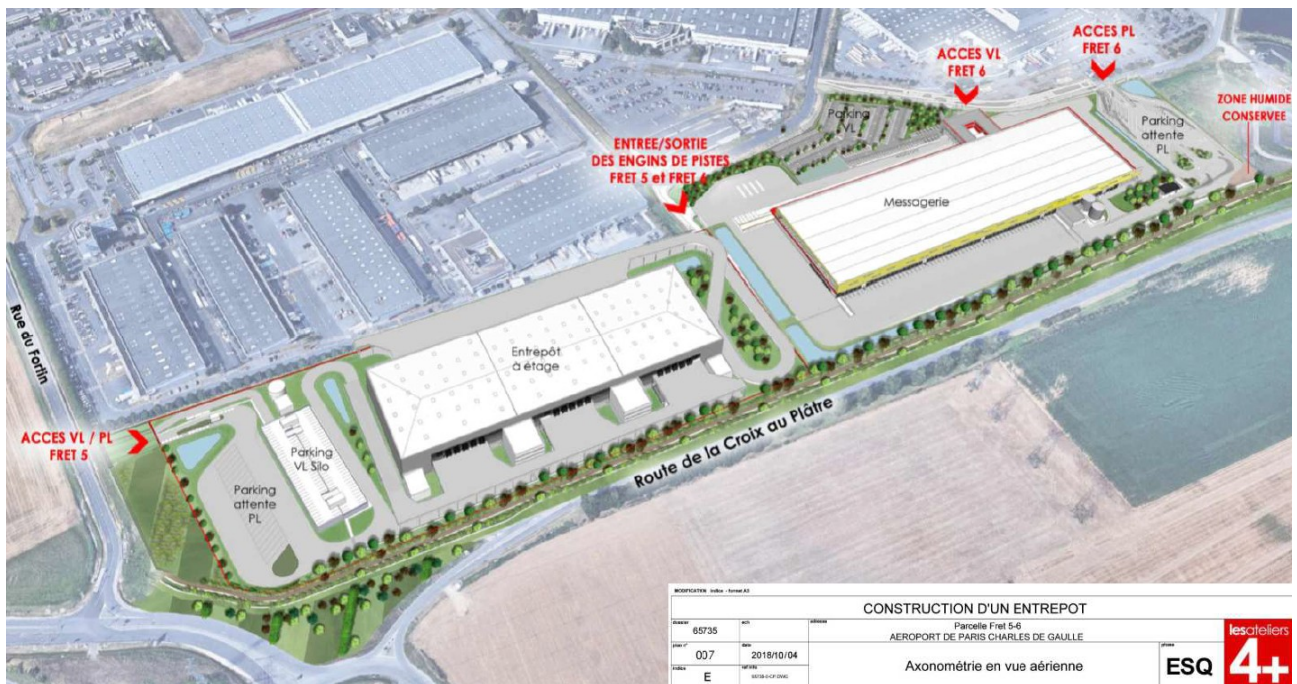


Illustration 5: Plan masse de l'opération « Fret 5-6 » (source : étude d'impact – page 32)

L'opération est divisée en deux parcelles :

- une parcelle à l'ouest dénommée « Fret 5 », d'une surface de 6 ha environ, sur laquelle sera construite une gare de fret pouvant être utilisée par plusieurs opérateurs. Compte-tenu de la rareté du foncier, l'entrepôt « Fret 5 » sera construit sur deux niveaux, tous deux accessibles aux poids lourds (l'accès aux poids lourds à l'étage se fait par deux rampes d'accès). L'emprise au sol de l'entrepôt sera d'environ 19 000 m², sa surface de plancher d'environ 38 500 m², et sa hauteur d'environ 25 mètres. Il est également prévu un parking silo de type R+2 de 348 places pour les véhicules légers, ainsi qu'un parking d'attente de 29 places pour les poids lourds. L'étude d'impact indique (page 31) qu'à ce stade, il n'est pas possible de définir si l'entrepôt qui sera construit sur cette zone relèvera de la législation ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement).
- une parcelle à l'est dénommée « Fret 6 », d'une surface de 9 ha environ, sur laquelle sera construit un centre de tri et de messagerie dédié à un opérateur de fret express international, d'une surface totale d'environ 28 800 m². Construit sur un seul niveau, le bâtiment aura une hauteur maximale d'environ 14 mètres. Un parking pour les véhicules légers d'environ 280 places et un parking d'attente de 35 places pour les poids lourds sont prévus. L'établissement ne relèvera pas de la législation ICPE.

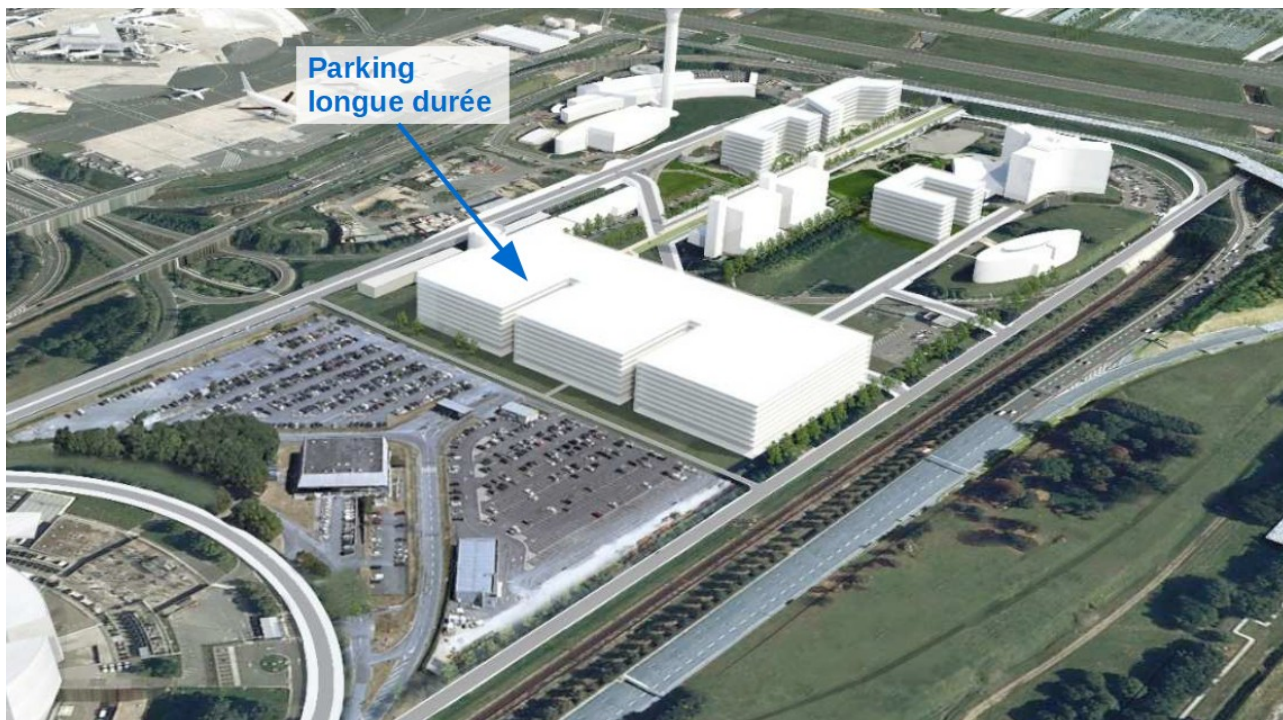
Des aménagements paysagers seront réalisés sur chacune des parcelles par les preneurs, et un aménagement paysager comprenant des arbres de haute tige est prévu sur le talus faisant la séparation entre les deux parcelles et la route de la Croix au Plâtre (qui délimite la zone au sud), afin d'assurer une bonne insertion paysagère des deux entrepôts depuis le sud.

La mise en service est prévue au second semestre 2020 pour la parcelle « Fret 6 » et au premier semestre 2022 pour la parcelle « Fret 5 ».

Opération « Parking longue durée » (Illustration 6)

Afin de faire face à l'augmentation de la demande en places de parking inhérente à la croissance du trafic sur la plateforme, et compte tenu de la capacité limitée des parkings existants, il a été décidé de modifier un parking de surface situé sur la plate-forme pour augmenter sa capacité.

Le site de l'opération est localisé au sud du terminal 1 de l'aéroport, sur la partie est d'un parking longue durée existant d'environ 2 500 places. Les surfaces sont déjà imperméabilisées.



*Illustration 6: Vue aérienne de l'opération « Parking longue durée »
(source : étude d'impact – page 34, annotation DRIEE)*

Un bâtiment de neuf niveaux, dont un niveau enterré, sera créé. Sa surface au sol sera d'environ 20 800 m². Il proposera 6 500 places de parking. Les infrastructures routières existantes seront maintenues et permettront la desserte du nouveau parking²⁵. Le projet offrira 5 % de places de parking avec des bornes de recharge électrique, et réservera 5 % de places complémentaires pour une future installation de bornes de recharge électrique. Il intégrera des panneaux photovoltaïques en façade et ou en ombrières pour l'approvisionnement en électricité.

La mise en service est prévue à la fin du second semestre 2021 ou au premier semestre 2022.

Opération « Tri bagages » (Illustration 7)

Dans le cadre de la mise en conformité réglementaire des installations de tri des bagages, trois installations de tri des bagages nécessitent des travaux d'adaptations majeurs. Le maître d'ouvrage a décidé de créer une nouvelle installation de tri regroupant ces trois installations, qui seront mises à l'arrêt et démolies.

Le site de l'opération est localisé au niveau du terminal 2 de l'aéroport, à l'emplacement d'une des installations de tri des bagages existantes.

L'opération prévoit la démolition de trois bâtiments (d'environ 19 500 m²) et la création d'un nouveau bâtiment d'environ 13 400 m². Ce nouveau bâtiment accueillera un système de tri des bagages automatisé, des locaux d'exploitation et prévoit une vingtaine de places de stationnement pour des tracteurs de bagages et des chargeurs. L'opération nécessitera le réaménagement des

²⁵ L'étude d'impact précise (page 272) que des adaptations du réseau seront réalisées afin d'adapter les conditions de circulation aux entrées/sorties du parking et aux carrefours d'accès.

routes de service en périphérie.

La mise en service de l'installation est prévue pour le premier semestre 2022.

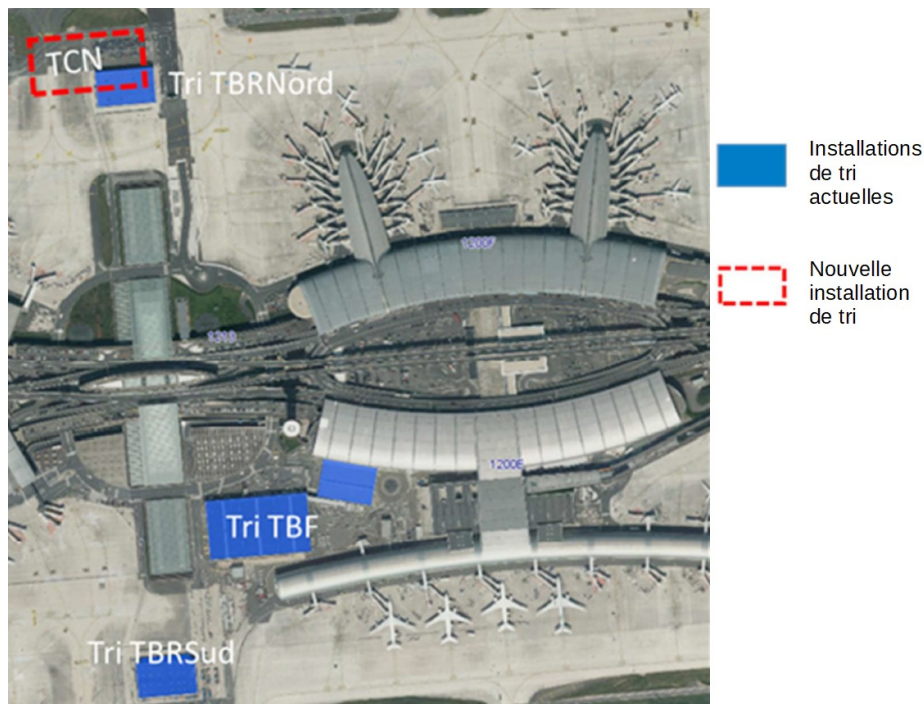


Illustration 7: Localisation des installations de tri des bagages actuelles et nouvelle (source : étude d'impact – page 35)

La présentation du projet est utilement complétée par un tableau de synthèse (pages 37 et 38) récapitulatif, pour chaque opération et pour l'ensemble des opérations, les principales informations (description, dates des travaux et de mise en service) et caractéristiques (notamment la surface imperméabilisée complémentaire, la gestion des eaux pluviales prévue, les volumes de remblais et déblais²⁶, les démolitions).

3 L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- les trafics aériens et routiers ainsi que les nuisances et pollutions associées (bruit, pollution de l'air) ;
- l'eau, en lien avec l'imperméabilisation des sols induite par le projet (gestion quantitative et qualitative des eaux de ruissellement) ;
- la gestion des terres issues des terrassements (en termes de qualité des sols et de volume des déblais et remblais) ;
- les milieux naturels et les zones humides ;
- et, dans une moindre mesure : la prise en compte des risques technologiques et naturels, le paysage.

26 La MRAe relève toutefois, pour l'opération « Aires INDIA », que le volume de déblais indiqué dans ce tableau (465 000 m³) ne correspond pas au volume de terres excavées évoqué dans les autres chapitres de l'étude d'impact (885 000 m³) (cf. remarque du paragraphe 5.1 « Les impacts du projet en phase de chantier » du présent avis).

L'analyse de l'état initial de l'environnement est globalement de bonne qualité.

Une synthèse est présentée à la fin de certaines parties, en distinguant, le cas échéant, si l'enjeu concerne l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle ou s'il est spécifique à une opération. Cette synthèse aurait dû être effectuée pour toutes les thématiques²⁷, pour une meilleure compréhension des enjeux. Toutefois, un tableau récapitulatif des enjeux environnementaux est fourni à la fin du chapitre « Analyse de l'état actuel de l'environnement » (pages 240 à 252), avec une hiérarchisation de ces enjeux (niveau nul, faible, moyen ou fort).

3.1 Les trafics aériens et routiers

Le nombre de mouvements d'avions s'est établi à 475 654 en 2017. La capacité de programmation a atteint 120 mouvements par heure à la saison d'été 2017. L'aéroport dispose de 317 postes de stationnement avions dont 145 au contact des terminaux.

La plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle est desservie par un réseau de transport routier et ferroviaire important, grâce à la proximité d'autoroutes et à la présence d'une gare TGV, de deux stations de RER, d'une gare routière et du CDGVal²⁸. La majorité du trafic routier accédant ou sortant de la plate-forme aéroportuaire emprunte l'autoroute A1 en direction de Paris, qui supporte un trafic de plus de 70 000 véhicules par jour. Les autres voies routières d'accès à la plate-forme restent plus faiblement utilisées, avec des trafics de l'ordre de 10 000 véhicules par jour.

Les transports collectifs ferrés représentent aujourd'hui près de 30 % des flux de rabattement observés. Plusieurs projets de transports en commun sont prévus sur le secteur, notamment la ligne 17 du Grand Paris Express (horizon 2030), et le CDG Express, qui devrait assurer une liaison ferroviaire entre la gare de l'Est et l'aéroport en 20 minutes (horizon 2024).

Au niveau du site de l'opération « Parking longue durée », le parking actuel génère 4 000 mouvements (entrées et sorties) par jour en semaine et 2 500 mouvements par jour le week-end.

Le site de l'opération « Fret 5-6 » est longé au nord par la rue du Pavé, au sud par la route de la Croix au Plâtre et à l'ouest par la rue du Fortin. Les trafics supportés à l'heure actuelle par ces voies et dans le secteur de l'opération sont présentés (page 65). Ils sont de l'ordre de 10 300 véhicules par jour pour la rue du Pavé, de 14 200 véhicules par jour pour la route de la Croix au Plâtre et de 5 450 véhicules pour la rue du Fortin.

Pour ce qui concerne le stationnement, la plate-forme aéroportuaire dispose d'une offre d'environ 28 600 places de parking (parkings payants).

3.2 L'ambiance sonore

26 stations automatiques mesurent en continu les niveaux sonores autour de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, dont 8 sont dédiées au calcul de l'indice global mesuré pondéré (IGMP), qui est l'indicateur représentatif de l'énergie sonore de l'aéroport, instauré en 2003. Il se présente sous la forme d'un chiffre annuel, ramené à une base 100 (valeur limite à ne pas dépasser, afin de garantir pour chaque année civile le plafonnement de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aéroport). En constante diminution depuis 2007 (avec une valeur de 93,1), la valeur de l'IGMP est de 67,6 en 2016 (cf. tableau de la page 168).

27 Les paragraphes relatifs à certains enjeux importants, notamment le bruit et les milieux naturels, et apportant de plus beaucoup d'informations, n'ont pas fait l'objet de synthèse en fin de paragraphe. Il faut pour ces thématiques se reporter au tableau récapitulatif des enjeux environnementaux fourni en fin de chapitre.

28 CDGVal : système de transport automatique qui relie les trois terminaux de la plate-forme, les gares RER et TGV et les parcs de stationnement longue durée (navette gratuite).

L'ambiance sonore actuelle autour des sites des opérations « Aires INDIA », « Aires AGEN » et « Fret 5-6 » a été caractérisée grâce à la réalisation de mesures acoustiques. Elle est présentée à l'aide de schémas (plan de localisation des mesures, tableau des valeurs mesurées et fiches de mesures, pages 172 à 190), fournis sans explications, ce qui nuit à une bonne compréhension.

Le bruit constituant un enjeu prégnant au regard du cadre de vie des populations exposées à cette nuisance de l'aéroport, la MRAe recommande d'apporter des explications sur la caractérisation de l'ambiance sonore initiale (choix des points de mesures, mesures effectuées, objectif de ces mesures, etc.) et d'explicitier l'enjeu pour le projet.

Une synthèse des résultats est exposée à la fin du chapitre « État actuel de l'environnement » (pages 247 et 248). Pour l'opération « Aires AGEN », l'environnement sonore au niveau des habitations les plus proches des futures aires peut être considéré comme modéré de jour comme de nuit. Pour l'opération « Aires INDIA », l'environnement sonore est élevé au niveau du point de mesure le plus proche, et modéré sur l'autre point de mesure. Pour l'opération « Fret 5-6 », les mesures acoustiques ont été effectuées au niveau de la plate-forme aéroportuaire, où l'ambiance sonore est très bruyante de jour comme de nuit, et au niveau de la zone cargo, où l'environnement sonore peut être considéré comme modéré.

3.3 La qualité de l'air

La qualité de l'air aux abords et sur la plate-forme aéroportuaire est présentée (pages 94 à 99). Les principales sources aéroportuaires de polluants atmosphériques proviennent des avions et des activités au sol : trafic routier pour le transport des passagers et des employés, circulation d'engins spéciaux, centrales thermiques, etc.

La qualité de l'air à proximité de la plate-forme, évaluée grâce à l'observatoire SURVOL²⁹, est comparable à celle observée en région Île-de-France. Les concentrations en dioxyde d'azote et en particules PM10³⁰ respectent les seuils réglementaires, excepté aux abords des axes routiers à forte circulation. Les concentrations en particules PM2,5 respectent les seuils réglementaires.

Au sein de la plate-forme, la qualité de l'air est mesurée grâce à deux stations de mesure. Les concentrations en dioxyde d'azote et en particules respectent les seuils réglementaires.

La contribution des sources aéroportuaires (hors trafic routier induit) au niveau de pollution aux abords de la plate-forme³¹ est de l'ordre de 30 à 35 % pour les oxydes d'azote, et négligeable pour les particules PM10.

3.4 L'eau et la gestion des eaux de ruissellement

Au droit des opérations, les deux premières nappes rencontrées sont la nappe des calcaires de Saint-Ouen et la nappe de Beauchamp, localisées entre 10 et 30 mètres de profondeur selon les endroits.

29 L'observatoire SURVOL, piloté par l'Agence régionale de santé d'Île-de-France, développé et maintenu par Airparif, permet d'assurer une surveillance permanente de la qualité de l'air à proximité de la plate-forme aéroportuaire. À travers un dispositif reposant sur l'exploitation conjointe de mesures en temps réel et d'un système de modélisation, la plateforme SURVOL fournit des cartes journalières de la qualité de l'air pour les principaux polluants (dioxyde d'azote, particules PM10 et PM2,5, ozone, benzène), ainsi que l'indice Citeair (page 94).

30 Les PM10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, notées PM en anglais pour « particulate matter ». Les PM2,5 sont des particules inférieures à 2,5 micromètres.

31 Abords de la plate-forme : proximité immédiate et jusqu'à 1 kilomètre autour de la plate-forme (page 97).

À l'heure actuelle, la plate-forme aéroportuaire n'est pas concernée par un périmètre de protection de captage en eau potable. Toutefois, l'opération « Aires INDIA » sera concernée à terme par le périmètre de protection d'un forage situé sur la commune du Thillay, en cours d'instaurer. La MRAe fait observer que cet enjeu de protection de la ressource en eau devra faire l'objet d'une attention particulière.

L'étude d'impact présente de manière détaillée le système de gestion des eaux de ruissellement mis en place sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle. Le système pluvial de l'aéroport comporte environ 120 km de collecteurs et de nombreux ouvrages de rétention³². Les eaux de ruissellement se répartissent sur deux bassins versants, qui ont pour exutoire final respectivement la Marne et la Seine.

Le bassin versant « Marne » couvre 2 934 hectares dont environ 1 256 hectares sont imperméabilisés. Il représente 88 % de la superficie totale de la plate-forme. Les réseaux pluviaux de ce bassin versant aboutissent *in fine* au bassin des Renardières, situé à l'est de la plate-forme. Le rejet se fait dans le ru de la Reneuse. Avant rejet au milieu naturel et en fonction de la charge polluante mesurée, les effluents transitent par une station de traitement des eaux pluviales.

Le bassin versant « Seine » s'étend sur près de 402 hectares dont environ 247 hectares sont imperméabilisés. Il correspond à la zone cargo de l'aéroport et représente environ 12 % de la surface totale de la plate-forme. Il comporte plusieurs bassins et lagunes. Le rejet se fait dans le ru du Sausset. Un système de traitement de l'eau est également mis en place (prétraitement, traitement par voie biologique sur le lagunage, ozonation...).

L'opération « Fret 5-6 » se situe sur le bassin versant « Seine », les autres opérations sur le bassin versant « Marne ».

En période hivernale, les exigences fortes de sécurité de vols et de régularité du trafic aérien imposent des opérations de déverglaçage³³ des chaussées aéronautiques et de traitement des avions (dégivrage et antigivrage³⁴). Ces opérations entraînent des pollutions des eaux de pluie qui lessivent les surfaces aéronautiques. Afin d'arriver à un traitement des pollutions efficace et optimisé de ces eaux, le système mis en place consiste à collecter et séparer les eaux les plus polluées des eaux moins polluées. Des systèmes de canalisations et de dérivations (dénommées *by-pass*) permettent d'orienter les eaux en fonction de leur pollution. Ainsi, les 15 premiers millimètres d'une pluie suivant un événement froid (eaux les plus concentrées en polluants) sont isolés dans un bassin avant d'être rejetés vers le réseau d'eaux usées, pour être traités par les stations d'épuration du SIAAP (syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne). Les fins de pluie ou les pluies hors événement froid, qui sont moins polluées, rejoignent le système pluvial de l'aéroport et sont traitées par la station de traitement des eaux pluviales. Par ailleurs, des dispositifs de prétraitement (135 débourbeurs-séparateurs) sont positionnés aux endroits stratégiques du système de collecte, en particulier à l'aval des postes de stationnement des avions et des parkings de véhicules.

32 Ces bassins ont un double rôle :

- Écrêtement des débits générés par temps de pluie : ils se remplissent lors d'un événement pluvieux et sont vidangés progressivement vers l'aval après l'événement pluvieux ;
- Confinement des eaux polluées (pollution accidentelle ou hivernale).

33 Le déverglaçage consiste au traitement des chaussées aéronautiques (pistes, voies de circulation avion, aires de stationnement). Le produit utilisé est du formiate de potassium (page 289).

34 Le dégivrage est une procédure curative, qui permet de décontaminer l'avion de toute trace de neige, glace ou givre, réalisée sur des aires dédiées. Le produit utilisé est du propylène glycol qui est facilement biodégradable. Six bassins de rétention sont situés à proximité des aires de dégivrage et permettent de récupérer les effluents des produits de dégivrage. Ces produits sont régulièrement pompés et envoyés dans une usine où ils sont détruits par évapo-incinération. L'antigivrage est une opération préventive. Le produit utilisé est également du propylène glycol (page 289).

La gestion du rejet des eaux pluviales collectées sur la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle est régie par l'arrêté inter-préfectoral de novembre 2008 (révisé en 2012, prorogé en 2016) renouvelé en 2018. L'arrêté inter-préfectoral régit à la fois les débits de rejets et la qualité des eaux rejetées dans les exutoires de la plate-forme aéroportuaire³⁵. Pour répondre aux exigences réglementaires tant de débit que de suivi de la qualité des rejets 24 heures sur 24, le réseau des eaux pluviales est équipé d'un dispositif de surveillance et d'alerte constitué de stations automatiques de mesures.

3.5 La pollution des sols en place

Les bases de données BASOL³⁶ et BASIAS³⁷ ne recensent aucun site ou sol pollué au droit des opérations. La MRAe note néanmoins que des sites BASIAS sont présents à proximité (à proximité directe ou à quelques centaines de mètres, selon les opérations, d'après l'étude d'impact – pages 203 à 205, et 249).

L'étude d'impact indique que compte tenu de l'historique de certains sites et de la nature du projet (constructions), des diagnostics de la qualité des sols ont été réalisés sur les sites des opérations « Fret 5-6 » et « Aires INDIA » (page 205). Une synthèse de ces études est présentée dans l'étude d'impact, mais les résultats chiffrés des investigations menées ne sont pas fournis.

Le site de l'opération « Fret 5-6 » a servi comme zone de stockage de matériel de chantier. Au vu des investigations menées, l'étude d'impact indique qu'il n'existe aucun risque sanitaire pour les usagers futurs et actuels du site, mais que des dépassements vis-à-vis des critères d'acceptation des terres en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) ont été mis en évidence, pour lesquels les évacuations de déblais devront être adaptées (page 206).

Pour ce qui concerne le site de l'opération « Aires INDIA », des anomalies en hydrocarbures ont été observées dans les terres (page 205). L'étude d'impact conclut que l'état des sols est compatible avec les usages envisagés (aires de stationnement des avions). Dans un autre chapitre (effets du projet en phase de travaux – gestion des déchets, pages 266 à 268), elle présente une estimation des volumes à excaver et des filières d'élimination prévisibles (tableau 17 de la page 268), qui montre que certains matériaux dépassent les critères d'acceptation en ISDI.

Pour ce qui concerne le site de l'opération « Aires AGEN », qui a fait l'objet de divers remblaiements, l'étude d'impact mentionne qu'aucune étude de pollution ne se justifie, car le site n'a servi qu'aux dépôts de matériaux géologiques issus des chantiers de construction réalisés sur la plate-forme (page 203). Pour les deux autres opérations, « Parking longue durée » et « Tri bagages », aucune étude de pollution ne semble avoir été menée.

35 Pour le bassin versant « Marne », le rejet dans la Reneuse se fait avec pour objectif de ne pas entraîner une augmentation de plus de 10 mg/l en DCO entre l'amont et l'aval du point de rejet. Le débit de rejet est modulé chaque jour afin de respecter l'écart maximum de 10 mg/l, avec un rejet maximum autorisé de 1 000 l/s. Il est également modulé pour éviter tout risque de débordement. Pour respecter cette obligation, l'exploitant établit chaque jour un calcul du rejet autorisé. Pour le bassin versant « Seine », le débit nominal du rejet est de 50 l/s et peut aller jusqu'à 150 l/s au maximum, en fonction des données météorologiques et des contraintes du gestionnaire du réseau d'assainissement. En termes de qualité, des valeurs limites sont définies pour le rejet (DCO : 40 mg/l, DBO5 : 10 mg/l, et MES : 50 mg/l).

36 BASOL : inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués, appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

37 BASIAS (inventaire national d'anciens sites industriels et activités de service) : Outil au service de la stratégie nationale en matière de gestion et de réhabilitation de sites pollués. Il se compose d'un inventaire répondant à trois objectifs principaux : recenser, de façon large et systématique, tous les sites industriels abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement, conserver la mémoire de ces sites et fournir des informations utiles aux acteurs de l'urbanisme, du foncier et de la protection de l'environnement.

La MRAe recommande de caractériser la qualité des sols pour toutes les opérations, afin :

- **de s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec l'usage futur du site, en cas de réutilisation ou de maintien sur place de terres polluées ;**
- **de caractériser les filières d'évacuation adaptées, en cas d'envoi de déblais en décharge extérieure ;**
- **de prendre toutes les précautions nécessaires lors des terrassements pour ne pas avoir d'impact sur la santé des usagers présents à proximité et des travailleurs présents pendant la durée du chantier.**

3.6 Les milieux naturels et les zones humides

La plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle n'est concernée par aucun périmètre de protection ou d'inventaire au titre des milieux naturels. Toutefois, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France identifie un corridor fonctionnel de la sous-trame herbacée, constitué par des prairies, friches et dépendances vertes, dans la partie nord de la plate-forme.

Des inventaires floristiques et faunistiques ont été réalisés sur les sites des opérations « Aires INDIA », « Aires AGEN » et « Fret 5-6 ». Les terrains sont pour l'essentiel non encore aménagés ou urbanisés, et correspondent à des zones enherbées, des friches, des terrains remaniés ou remblayés. Pour ce qui concerne la flore, une station de Renoncule à petites fleurs, espèce protégée et patrimoniale en Île-de-France, est présente sur le site de l'opération « Fret 5-6 ». En termes de faune, ont notamment été observées : plusieurs espèces d'oiseaux patrimoniales et/ou protégées sur les trois sites, et une espèce d'insecte protégée, le Grillon d'Italie, sur les sites des opérations « Aires AGEN » et « Fret 5-6 ».

Si l'étude d'impact est bien documentée sur ce thème, une synthèse sur les enjeux liés aux milieux naturels serait pertinente.

Deux zones humides ont été identifiées à la suite d'investigations floristiques et pédologiques : une zone humide de 200 m² sur le site de l'opération « Aires INDIA » et une zone humide de 975 m² sur le site de l'opération « Fret 5-6 ». L'étude d'impact indique que les fonctionnalités de ces zones humides sont considérées comme faibles à très faibles (pages 112 et 113).

Par ailleurs, l'étude d'impact rappelle (page 124) que pour assurer la sécurité des vols et réduire les risques de collision entre les avions et les animaux, un programme de lutte contre le péril animalier, notamment les oiseaux (« péril aviaire »), est mis en place (par exemple : suppression d'éléments attractifs pour les oiseaux, effarouchement).

3.7 Les risques technologiques et naturels

La plate-forme aéroportuaire abrite des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises au régime d'autorisation ou de déclaration. Il s'agit principalement d'entrepôts, de systèmes de réfrigération, de dépôts de liquide inflammable, d'ateliers d'accumulateurs de charge (page 195). Cependant, la plate-forme n'est concernée par aucun périmètre d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ou lié au risque industriel.

Le stockage et la distribution du kérosène (carburant composé d'un mélange d'hydrocarbures) des avions sont assurés par des sociétés extérieures, propriétaires des cuves et de l'oléoréseau, dont elles assurent la maintenance et l'exploitation. L'étude d'impact indique (page 197) que les facteurs de risques pour les oléoréseaux existants concernent des brèches ou une rupture totale dans le réseau, dues à des défauts de matériau ou de construction, à de la corrosion interne ou externe, ainsi qu'à des travaux de tiers. Les opérations « Aires INDIA », « Aires AGEN » et « Tri

Bagages » sont concernées par des zones d'implantation relatives à un oléoréseau³⁸.

L'étude d'impact a bien identifié les risques naturels concernant le projet, relatifs principalement aux mouvements de terrain. Des études géotechniques ont déjà été réalisées pour certaines opérations. Selon la nature des projets, des investigations complémentaires seront menées afin de préciser la nature précise du sol et les éventuelles contraintes géotechniques nécessaires à la conception et à la réalisation de chaque projet.

Le site de l'opération « Aires INDIA », sur la commune de Roissy-en-France, est partiellement concerné par un risque de mouvement de terrain liés à l'existence de carrières souterraines³⁹ (carte de la page 191). Il pourrait s'agir d'anciennes marnières. Selon les études géotechniques déjà réalisées, le sol et le sous-sol au droit de la zone du projet ne présentent pas de contraintes ou de difficultés particulières (page 339).

La commune de Tremblay-en-France est concernée par un risque de mouvement de terrain lié au phénomène de dissolution de gypse⁴⁰. Le site de l'opération « Tri Bagages » est proche mais en dehors du périmètre de risque, considéré comme moyen (carte de la page 192).

Enfin, l'ensemble de la plate-forme est localisé dans une zone d'aléa faible par rapport au risque de retrait-gonflement des argiles.

Les enjeux liés aux risques naturels sont bien identifiés et n'appellent pas d'observations complémentaires de la MRAe dans son avis.

3.8 Le paysage

L'étude d'impact décrit le contexte paysager du projet, fortement influencé par les infrastructures et les activités aéroportuaires, et la présence de vastes zones d'activités ou de logistique. Autour de la plate-forme aéroportuaire, le territoire est occupé par des étendues de terres agricoles, et les communes présentent une dominante d'habitat de type pavillonnaire.

Le projet n'est concerné par aucun périmètre de protection lié à un monument historique ou un site classé ou inscrit.

4 Justification du projet retenu

L'étude d'impact indique (page 40) que les caractéristiques techniques et la finalité des différentes opérations ne permettent pas l'élaboration de variantes distinctes aux solutions retenues. Seules des adaptations mineures ont été apportées, sans remettre en cause l'emprise et les caractéristiques des projets.

L'articulation du projet avec les documents supra-communaux, comme le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie en vigueur ou le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), est analysée dans les paragraphes correspondant aux thématiques concernées (par exemple : l'eau pour ce qui concerne le SDAGE).

38 La zone d'implantation relative à un oléoréseau englobe tous les points du territoire situés à moins de 50 mètres de l'ouvrage. Elle est établie avec une précision de plus ou moins 10 mètres (page 199).

39 Ce risque est identifié par un périmètre pris au titre de l'ancien article R.111-3 du code de l'urbanisme, en date du 8 avril 1987, et valant plan de prévention des risques naturels.

40 Ce risque est également identifié par un périmètre pris au titre de l'ancien article R.111-3 du code de l'urbanisme et valant plan de prévention des risques naturels.

5 Les impacts du projet et les mesures proposées par le maître d'ouvrage pour les éviter, les réduire ou les compenser

Le dossier décrit les impacts du projet en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation. Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentées en parallèle. Chaque mesure est identifiée par un n° et un acronyme en fonction de sa nature (mesure d'évitement, de réduction, de compensation, d'accompagnement ou de suivi), puis détaillée (objectif, description, caractéristiques, impacts résiduels après mise en place de la mesure), ce qui est apprécié.

L'étude d'impact indique en préambule (page 258) qu'afin d'évaluer les incidences du projet sur la circulation, le bruit et l'air, deux horizons d'étude ont été considérés : 2021 (année de mise en service des composantes opérationnelles du projet) et 2025 (année correspondant à un fonctionnement stabilisé des différentes opérations). À chaque horizon, deux scénarios sont comparés : un « état de référence », qui correspond à une situation sans réalisation du projet, et un « état projet », qui correspond à une situation avec réalisation du projet.

5.1 Les impacts du projet en phase de chantier

Le projet prévoit la démolition de bâtiments et le retrait de revêtements de routes⁴¹. L'étude d'impact ne mentionne pas si des diagnostics de recherche d'amiante ont été menés.

La MRAe rappelle qu'en cas de démolition, les bâtiments construits avant le 1er juillet 1997 doivent faire l'objet d'un repérage spécifique des matériaux et produits contenant de l'amiante avant démolition, conformément aux articles R.1334-19 et suivants du code de la santé publique. Les résultats de ce repérage doivent être transmis à toute personne physique ou morale susceptible d'intervenir lors de l'opération de démolition. Si la présence d'amiante est avérée, le traitement des zones concernées et l'élimination de ces matériaux devront se faire conformément à la réglementation en vigueur (réalisation d'un plan de retrait, intervention d'une entreprise certifiée...).

La MRAe recommande de réaliser les diagnostics de recherche d'amiante sur les bâtiments et les revêtements routiers qui seront démolis, et, le cas échéant, de mettre en œuvre des modalités d'intervention et une gestion des déchets adaptées.

Une estimation des mouvements de terres générés pour chaque opération a été conduite. Elle est présentée dans plusieurs chapitres de l'étude d'impact (notamment les chapitres relatifs à la description du projet, à la gestion des déchets de chantier et aux incidences du projet sur les sols) :

- Opération « Aires INDIA » (pages 24, 38, 267, 268, 279) : l'aménagement des aires de stationnement nécessite des déblais de terres très importants, un décaissement allant jusqu'à 4 ou 5 mètres de profondeur étant réalisé. Une partie des déblais (estimée à 4 250 m³, selon la page 24) sera réutilisée en couche de forme⁴², moyennant un traitement adapté. Les déblais excédentaires seront triés et évacués vers des installations appropriées. L'étude d'impact indique à ce sujet des chiffres très différents : un volume de déblais évacués en décharge extérieure de 465 000 m³ selon la page 24, ou un volume total de terres excavées foisonnées⁴³ de l'ordre de 885 000 m³ selon la page 268. Il

41 Les revêtements routiers bitumineux (enrobés) peuvent contenir de l'amiante.

42 La couche de forme est la partie de la chaussée située entre la partie supérieure des terrassements et la structure de chaussée proprement dite. Son rôle est notamment d'améliorer et d'homogénéiser la portance du sol.

43 Foisonnement : lors de travaux de terrassement, lorsqu'on déplace un matériau ou un sol en place, son volume va augmenter. A titre d'information, pour des sols usuels (terre végétale, sable, argile...), l'augmentation de volume est

- conviendra de lever cette incohérence.
- Opération « **Aires AGEN** » (pages 29, 38, 261, 267, 279) : l'aménagement des aires de stationnement nécessite des mouvements de terres. L'opération, déficitaire en matériaux, prévoit de réutiliser les déblais pour la stabilisation du site. Si certains matériaux étaient impropres à une réutilisation en remblais, ils seraient triés et évacués vers les installations appropriées. Le volume maximum de remblais apporté depuis la plate-forme vers le site « Aires AGEN » a été estimé à 60 000 m³, le volume maximum de déblais à évacuer en décharge extérieure à 20 000 m³.
 - Opération « **Fret 5-6** » (pages 31, 267, 279) : des mouvements de terres à l'intérieur du terrain⁴⁴ seront nécessaires pour aplanir le site, conduisant à un équilibre déblais / remblais (page 31) ou à un léger déficit en remblais (page 267). Les pollutions mises en évidence lors des études de qualité des sols (présence de déchets divers, de végétaux, dépassements ponctuels des seuils d'acceptation des terres en installation de stockage de déchets inertes (ISDI)) entraînent des contraintes pour la gestion des terres excavées : les terres polluées ou contenant des matières organiques seront évacuées du site et traitées en décharge. Le volume total de déblais à évacuer est estimé à 20 000 m³, et le volume de remblais à 30 000 m³ (page 38).
 - L'opération « **Parking longue durée** » nécessite l'excavation de terres, pour la création du niveau inférieur. Le volume de déblais a été estimé à 65 000 m³ et les matériaux excédentaires devront être évacués en décharge extérieure (pages 38, 268 et 279).
 - L'opération « **Tri bagages** » ne nécessite pas de mouvements de terre, aucun volume de déblais ou de remblais n'est envisagé (page 38 et 279).

L'étude d'impact apporte peu d'informations sur la gestion de ces terres (hormis des informations d'ordre général, concernant le tri des déchets en phase de chantier ou le respect de la réglementation). Selon la MRAe, elle devrait notamment préciser si un plan de gestion global sera mis en place, et fournir un récapitulatif, à l'échelle du projet (c'est-à-dire pour l'ensemble des opérations)⁴⁵, des mouvements de terres envisagés, et notamment ceux extérieurs à la plate-forme aéroportuaire : apport de remblais, évacuation de déblais en décharges extérieures.

La MRAe constate qu'un volume très important de déblais est prévisible, principalement lié à l'opération « Aires INDIA ». L'étude d'impact précise que ce volume entraînera un trafic important de poids lourds (page 261), qui n'a cependant pas été estimé. La MRAe recommande d'évaluer le trafic poids lourds lié à l'évacuation des déblais et, le cas échéant, à l'apport de remblais. Il serait également intéressant de fournir des informations sur les distances parcourues (nombre de kilomètres), en fonction de la provenance ou de la destination des déblais et remblais.

Enfin, l'étude d'impact indique que « *la priorité sera donnée au retraitement et à la valorisation des déchets, de préférence à la mise en décharge* » (page 268, toujours pour ce qui concerne l'opération « Aires INDIA »). Il conviendra de donner des objectifs chiffrés de réutilisation et de préciser les modalités employées pour y arriver.

La MRAe recommande de préciser la gestion des terres (remblais /déblais) mise en place au niveau du projet global, d'évaluer les impacts liés au transport de ces matériaux et de donner des objectifs chiffrés de réutilisation.

de l'ordre de 10 à 30 %.

44 Les terres existantes seront utilisées sur place moyennant un traitement approprié pour améliorer la portance des sols (page 279).

45 Les chiffres des déblais et remblais indiqués dans le tableau de synthèse de la page 38 pour le « projet global » correspondent à l'addition des chiffres de chaque opération, et ne semblent pas tenir compte d'une éventuelle mutualisation.

5.2 Les impacts du projet sur les trafics aériens et routiers

Les impacts du projet sur les trafics aériens sont présentés (pages 274 et 275). Il est indiqué que :

- les opérations « Aires INDIA » et « Fret 5-6 » accompagnent la croissance des activités de fret aérien ;
- l'opération « Aires AGEN », qui n'augmente pas la capacité de l'aéroport en termes de décollage/atterrissage, mais offre des postes de stationnement complémentaires pour remédier à la saturation lors des changements de vols, n'entraîne pas de mouvements d'avions supplémentaires ;
- les opérations « Parking longue durée » et « Tri bagages » n'auront pas d'incidences sur les transports aériens.

Une évaluation de l'augmentation du trafic aérien liée au projet est ensuite présentée (page 275), par comparaison entre le scénario de référence (c'est-à-dire sans la réalisation du projet) et le scénario avec le projet, aux horizons 2021 et 2025. La réalisation du projet conduira à une augmentation de l'ordre de + 0,9 % des mouvements commerciaux aussi bien en 2021 qu'en 2025. L'étude d'impact précise que la croissance des mouvements commerciaux en lien avec la réalisation du projet (+ 0,9 %) est plus faible que celle de l'évolution des autres mouvements commerciaux (la croissance du nombre de mouvements commerciaux entre les horizons 2021 et 2025 étant estimée à environ 6 %).

La MRAe précise que le projet entraînerait ainsi de 4 330 (en 2021) à 4 850 (en 2025) mouvements d'avions supplémentaires par an.

Les impacts du projet sur les trafics routiers en phase d'exploitation sont brièvement présentés (pages 273 et 274). Ils n'ont été étudiés que pour les opérations « Parking longue durée » et « Fret 5-6 ».

L'opération « Parking longue durée », qui crée un parking de 6 500 places sur neuf niveaux à la place d'une aire de parking de 2 500 places, augmente la capacité de stationnement de 4 000 places. L'étude d'impact indique que cet accroissement de capacité entraîne une redistribution des flux routiers sur la plateforme, avec un accroissement de la demande à l'approche du nouveau parc, et une réduction de la demande sur d'autres parkings (page 273).

L'opération « Fret 5-6 » créera entre 600 et 900 emplois directs (page 271). La majorité des salariés (environ 80 %) travaillera en horaires décalés, peu compatibles avec les horaires de transport en commun, et viendra travailler en voiture (page 274). L'estimation des trafics générés par cette opération est présentée à l'aide d'un tableau des flux de trafic et d'une carte de trafic (à peine lisible, page 274), fournis sans explications. L'étude d'impact conclut que « *L'impact du projet sur son environnement demeure globalement modéré et les aménagements de voirie et d'accès envisagés permettent d'optimiser les conditions de desserte des sites sans pénaliser les flux de circulation existants* » (page 274). L'absence d'explications, notamment concernant les hypothèses prises en compte et l'analyse sur le fonctionnement du réseau routier ne permet pas de vérifier cette affirmation.

Les impacts des autres opérations sur les trafics routiers ne sont pas abordés. Pour ce qui concerne l'opération « Aires INDIA », la MRAe note pourtant qu'elle créera entre 200 et 400 emplois directs (page 271), ce qui induira des déplacements domicile-travail, et que le chapitre « Incidences sur l'air » (page 276) indique une augmentation du trafic des poids-lourds, certes modérée (environ 50 poids lourds par semaine), en lien avec l'augmentation des activités de fret.

La MRAe recommande d'étayer la présentation des impacts du projet sur les trafics routiers, pour toutes les opérations.

5.3 Les impacts du projet sur l'ambiance sonore

L'impact sonore a été étudié (page 308 à 317) en tenant compte pour les opérations « Aires INDIA » et « Aires AGEN » de l'augmentation du trafic aérien, et pour l'opération « Fret 5-6 » de l'augmentation des trafics aérien et routier. Toutefois, les explications apportées ne précisent que partiellement les hypothèses prises en compte (concernant les évolutions du trafic, les évolutions technologiques de la flotte, le positionnement des appareils, etc.). Par ailleurs, une confusion a été faite sur la notion de « scénario de référence »⁴⁶ (tel que défini page 258), rendant difficile la compréhension des résultats et des conclusions sur l'impact sonore dû au projet (pages 311, 312, 315 et 316). Pour ce qui concerne l'opération « Fret 5-6 », l'impact sonore cumulé du trafic aérien et du trafic routier n'a pas été évalué. En outre, l'étude acoustique n'a pris en compte que le bruit des avions au sol (pages 309 et 310) et non celui des avions en vol, qui peuvent impacter une population plus éloignée de l'aéroport.

Le tableau de synthèse des effets (page 330) indique pour la thématique du bruit : « *la plateforme aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle est située à plus de trois cents mètres des premières habitations, le bruit engendrera peu, voire pas, de désagrément pour les riverains* ». Au regard des défauts de présentation de l'étude acoustique, cette conclusion devra être justifiée.

La MRAe recommande d'évaluer de manière complète l'impact sonore du projet en s'appuyant sur les scénarios de référence et sur le scénario projet, et en précisant toutes les hypothèses prises en compte.

La MRAe constate que les évolutions du trafic aérien de fret attendues du fait des opérations « Aires INDIA » et « Fret 5-6 » concernent une plage horaire nocturne (entre 3 heures à 6 heures), qui est potentiellement particulièrement pénalisante pour les riverains.

Par ailleurs, les évolutions du trafic aérien aux horizons 2021 et 2025 ont une influence sur la valeur de l'IGMP (indicateur global mesuré pondéré), qui a été estimée (page 317). Par comparaison entre le scénario de référence et le scénario projet⁴⁷, la réalisation du projet générerait une évolution générale de l'IGMP de 2,6 en 2021 et de 3,3 en 2025. Il atteindrait ainsi la valeur de 76,3 en 2025, soit un niveau équivalent à celui des années 2013-2014.

5.4 Les impacts du projet sur la qualité de l'air

Les émissions de polluants atmosphériques dues au projet, liées au trafic routier et aérien induit, ont été estimées puis comparées entre le scénario de référence (c'est-à-dire sans la réalisation du projet) et le scénario avec le projet. La réalisation du projet entraîne une légère augmentation des émissions en oxydes d'azote et en particules, de + 7,6 % au maximum par rapport à l'état de référence. L'étude d'impact conclut (page 279) que la contribution de ces émissions sur la qualité de l'air ambiant sera négligeable, que la configuration de l'aéroport (site ouvert) favorise la dispersion rapide des polluants dans l'air et que les premières habitations sont suffisamment éloignées des nouvelles sources d'émissions pour ne pas être exposées à une dégradation de la qualité de l'air.

Sur les nouvelles aires de stationnement avions, le maître d'ouvrage prévoit l'installation de bornes 50 ou 400 Hz afin de limiter l'utilisation des APU⁴⁸ et réduire ainsi les émissions des avions

46 Dans ce chapitre (notamment page 310) sont pris en compte un état initial, un état de référence (qui semble correspondre à l'horizon 2021) et un état final (qui semble correspondre à l'horizon 2025), sans que l'on sache quel scénario comprend le projet. Pour rappel, le scénario de référence est défini à l'article R.122-5 du code de l'environnement : il correspond à une situation sans réalisation du projet et permet, par comparaison avec la situation avec projet, au même horizon, d'apprécier l'impact effectivement dû au projet.

47 Dans ce paragraphe, un scénario de référence (sans projet) et un scénario projet ont bien été pris en compte (cf. page 317).

48 APU (auxiliary power unit) : petit turboréacteur embarqué qui sert à produire de l'énergie à bord des avions pour

au sol (page 277).

La MRAe note que l'évolution de la plate-forme aéroportuaire est peu favorable à une amélioration de la qualité de l'air dans le secteur, identifié comme sensible par le schéma régional climat air énergie (SRCAE), et que des mesures de réduction d'ordre général pourraient être proposées pour limiter les émissions de polluants.

5.5 Les impacts du projet liés à la gestion des eaux pluviales

Compte-tenu de la profondeur de la première nappe d'eau souterraine rencontrée et des décaissements envisagés, l'étude d'impact indique que le projet n'aura pas d'incidences sur la circulation des eaux souterraines (page 279).

L'étude d'impact indique (page 283) que le projet induira une imperméabilisation supplémentaire évaluée à 42,1 hectares pour l'ensemble des opérations (dont notamment : « Aires AGEN » : 17,5 ha, « Aires INDIA » : 12,8 ha, « Fret 5-6 » : 12 ha). Cela correspond à une augmentation de 2,8 % de la surface imperméabilisée actuelle. Les surfaces imperméabilisées représenteront, après la réalisation des opérations, 46 % de la surface de la plate-forme aéroportuaire (contre 44 % fin 2016).

Des simulations ont été menées, pour tenir compte du volume d'eaux de ruissellement supplémentaires à gérer, en prenant en compte des hypothèses majorantes (événements pluvieux très exceptionnels). Elles montrent que le système de gestion des eaux pluviales actuel est en capacité d'accepter le volume d'eaux supplémentaire, pour les deux bassins versants. Néanmoins, un système de gestion spécifique sera mis en place sur le site de l'opération « Aires AGEN » (nouveau bassin de rétention d'environ 5 000 m³ en amont du bassin des Renardières), afin de délester au maximum le bassin principal (page 286). De même, sur le site de l'opération « Fret 5-6 », un système de gestion spécifique sera mis en place avec la création de bassins de rétention (page 287). D'un point de vue qualitatif, les eaux pluviales transiteront par les systèmes de traitement actuellement en place.

5.6 Les impacts du projet sur les milieux naturels et les zones humides

Deux mesures d'évitement sont mises en œuvre afin de préserver la station de Renoncule à petites fleurs sur le site de l'opération « Fret 5-6 » : la première vise à protéger la station en phase de chantier (mesure EV 1, page 263), et l'autre (mesure EV 3, page 297) a consisté à modifier le projet (initialement, la station était sur une zone à bâtir) en préservant intact un périmètre de 4 mètres autour de la station.

Pour ce qui concerne la faune (oiseaux et Grillon d'Italie), la principale mesure de réduction concerne le calendrier de réalisation des travaux de débroussaillage, qui devront éviter la période de reproduction des oiseaux et la période la plus impactante pour le Grillon d'Italie (mesures EV 4, EV 5 et EV 6, pages 300, 302 et 304). Après mise en place de ces mesures l'impact résiduel sur la biodiversité est jugé faible à nul dans l'étude d'impact.

En complément, une mesure d'accompagnement (ACC 2 et 3, page 305) vise en une valorisation écologique de deux ensembles (un premier ensemble d'environ 9,5 ha et un second de 3,7 ha), dont une partie sera aménagée avec des habitats favorables aux passereaux et au Grillon d'Italie.

Par ailleurs, des mesures d'évitement seront prévues pour préserver les deux zones humides
alimenter les différents systèmes de bord.

identifiées :

- Sur le site de l'opération « Fret 5-6 », l'aménagement (architecture du projet et circulations poids lourds) a été modifié afin de ne pas impacter la zone humide de 975 m² ;
- Sur le site de l'opération « INDIA », l'aménagement de la voirie a été revu pour prendre en compte la zone humide de 200 m². Toutefois, un talutage en remblais impactera environ 20 m² de cette zone humide. Aussi, il est prévu d'accroître la surface de la zone humide d'environ 50 m² par un reprofilage du terrain naturel sur cinq mètres en périphérie.

Enfin, la biodiversité est l'une des thématiques de la politique environnementale et énergétique du groupe ADP (page 124).

Plus globalement, le projet contribue à artificialiser des espaces naturels et peut impacter le rôle que peut jouer le site aéroportuaire dans la trame verte locale et pour le déplacement des espèces. La MRAe est consciente que le péril aviaire est en effet une menace forte sur la sécurité aérienne, et que l'intérêt du site pour les différentes espèces résulte également de la très forte pression qu'exerce sur les milieux l'urbanisation très intense du territoire alentour.

La MRAe recommande au groupe ADP d'indiquer dès les prochaines études d'impact si une stratégie plus globale, sur la plate-forme ou dans son territoire, est mise en œuvre pour éviter, réduire voire compenser la destruction d'espaces naturels.

5.7 Les impacts du projet liés aux risques technologiques

Dans le cadre du projet, il est prévu que les oléoréseaux subissent des modifications. Les deux opérations concernées par l'extension de ce réseau sont les opérations « Aires AGEN » et « Aires INDIA ». Ces modifications ont fait l'objet d'une analyse des risques complétant l'étude de dangers des oléoréseaux existants. Les résultats montrent que les risques sont acceptables⁴⁹ pour les deux opérations (pages 317 à 320, et 339).

En outre, une mesure de réduction est proposée afin de minimiser les risques de coupure ou de détérioration des réseaux existants (mesure « RED 4 – Protection et prise en compte des réseaux existants », page 266).

5.8 Les impacts du projet sur le paysage

Le projet s'inscrit dans un contexte fortement artificialisé, et n'entraînera pas selon l'étude d'impact d'incidence significative sur le paysage (page 322). Seule l'opération « Fret 5-6 », située en limite sud de la plate-forme, offrira des perceptions visuelles depuis l'extérieur. Des aménagements paysagers (plantations) seront réalisés en bordure du site, afin de créer une transition entre la route mitoyenne et le projet. Cette transition est succinctement illustrée par une coupe de principe de l'opération depuis le sud (page 323).

6 L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique présenté pour ce projet reprend de manière cohérente les informations

⁴⁹ Le risque est acceptable au sens de l'article 5 de l'arrêté « multifluide » du 5 mars 2014 (arrêté du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques).

apportées dans l'étude d'impact. Toutefois, la description du projet aurait utilement pu faire référence au plan stratégique de développement du groupe ADP, dans lequel il s'inscrit. L'état initial de l'environnement et l'analyse des effets du projet sont présentés à l'aide des tableaux de synthèse fournis en conclusion des chapitres correspondants de l'étude d'impact. Ce choix de présentation s'avère peu pertinent pour l'analyse des effets, notamment pour les principaux enjeux (trafics routiers et aériens, gestion des eaux pluviales, bruit, milieux naturels). En effet, la synthèse fait référence aux développements exposés dans le corps de l'étude d'impact et reste peu compréhensible si on n'a pas lu ce document. Par exemple, l'augmentation du trafic aérien liée au projet est évoquée par une comparaison entre les scénarios « référence » et « projet », sans définir ces derniers⁵⁰. L'impact du projet sur les eaux superficielles n'explicite pas l'effet de l'imperméabilisation des sols sur les volumes d'eaux pluviales⁵¹.

Pour ce qui concerne le résumé non technique, la MRAe recommande :

- **d'étayer la présentation des impacts et des mesures avec les principaux argumentaires développés dans le corps de l'étude d'impact, pour ce qui concerne les principaux enjeux ;**
- **le cas échéant, d'actualiser le résumé selon la prise en compte des remarques de la MRAe dans le corps de l'étude d'impact.**

7 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,



Jean-Paul Le Divenah

50 L'impact initial sur la thématique « Transports aériens de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle » est rédigé ainsi dans le résumé non technique : « *En comparant les scénarios de référence et projet, il peut être précisé que la réalisation des opérations conduira à une augmentation des mouvements commerciaux de l'ordre de + 0,9 % du trafic aérien global aussi bien en 2021 qu'en 2025* » (page 30/41 du résumé non technique).

51 L'impact initial sur la thématique « Eaux superficielles » est rédigé ainsi dans le résumé non technique : « *Bien que les opérations Aires India et Aires Agen engendrent une augmentation des volumes au niveau des bassins des Renardières, ces derniers sont aptes à capter le flux généré par ces opérations et à les traiter de la même manière que le reste de la plateforme (...)* » (page 31/41 du résumé non technique).