



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 31 octobre 2019
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet stratégique de développement (à l'occasion de l'autorisation
environnementale portant sur la tranche 2) de l'aéroport Paris-Charles de
Gaulle (77, 93 et 95) et sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urba-
nisme (PLU) d'Annet-sur-Marne, de Claye-Souilly et de Messy (77)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet stratégique de développement de la plate-forme de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à l'occasion de l'autorisation environnementale portant sur la tranche 2, avis donné dans le cadre du plan stratégique de développement du groupe Aéroports de Paris (ADP). Ce plan a notamment pour but de faire face à la croissance du trafic aérien. Ce projet prévoit des aménagements et constructions menés dans le cadre de plusieurs opérations étalées sur plusieurs années donnant lieu à des actualisations successives de l'étude d'impact du projet.

La présente actualisation de l'étude d'impact du projet porte sur trois opérations :

- opération « canalisation Marne » : création d'une canalisation afin de permettre l'évacuation des eaux pluviales de la plate-forme aéroportuaire dans la Marne ;
- opération « accès routier au terminal T2 » : construction de voiries routières, afin de reconfigurer les accès aux terminaux, et en particulier au terminal T2 ;
- opération « Midi » : construction d'un entrepôt destiné au fret aérien et d'un parking silo, dans la zone cargo de l'aéroport.

L'opération « canalisation Marne » s'implante sur les communes de Gressy, Claye-Souilly, Messy et Annet-sur-Marne (Seine-et-Marne), hors emprise de l'aéroport. Les opérations « accès routier au terminal T2 » et « Midi » sont localisées au sein de la plate-forme aéroportuaire, sur les communes de Roissy-en-France (Val-d'Oise) et Tremblay-en-France (Seine-Saint-Denis).

Le nouvel avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) sur ce projet et sur son étude d'impact est rendu dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale portant sur les trois opérations (dossier intitulé « *Autorisation environnementale n°3 – Aéroport Paris-Charles de Gaulle* »), ainsi que, pour l'opération « canalisation Marne », d'une procédure de déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité des PLU d'Annet-sur-Marne, de Claye-Souilly et de Messy, mise en compatibilité pour laquelle une évaluation environnementale commune a été mise en œuvre conformément à l'article L.122-14 du code de l'environnement.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme, consiste principalement à modifier le règlement des secteurs du plan de zonage où l'opération ne peut être autorisée (en général en raison de la présence de zones humides), afin d'y permettre la réalisation d'infrastructures ;

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par pour ces trois opérations concernent

l'eau, les milieux naturels et les zones humides, les trafics aériens, routiers ainsi que les nuisances et pollutions associées (bruit, pollution de l'air), les risques naturels et technologiques et la pollution des sols.

Les principales recommandations de la MRAe sont :

- de présenter dans l'étude d'impact, au delà d'une liste d'opérations élémentaires, le contenu du projet global de renforcement de la plate forme de Paris Charles de Gaulle devant faire l'objet de l'étude d'impact, de présenter l'articulation de ce projet avec le plan stratégique d'ADP 2016-2020 et de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble de ce projet en intégrant les incidences des tranches ultérieures pouvant être actuellement identifiées et appréciées ;
- d'analyser l'impact du changement de règlement envisagé des PLU sur l'ensemble des zones concernées du territoire des communes, notamment celles liées à la présence de zones humides, et de limiter la mise en compatibilité aux dispositions indispensables à la réalisation de la canalisation Marne, telle que définie dans la demande de déclaration d'utilité publique ;
- de présenter le risque lié à la rupture du barrage du bassin des Renardières et les contraintes qu'il implique dans la gestion du plan d'eau et, si le risque lié à la rupture du barrage du bassin des Renardières a été réduit, de présenter les justifications du choix de maintenir le niveau du bassin le plus bas possible, au regard de solutions alternatives de conception de l'opération « canalisation Marne »'.
- d'explicitier la manière dont les consignes de l'hydrogéologue ont été prises en compte pour cette opération et de préciser si les travaux d'implantation de la canalisation sont de nature à compromettre la stabilité des talus de l'installation de stockage de déchets à Annet-sur-Marne, longée par la future canalisation Marne et les mesures éventuellement prises pour prévenir ce risque .
- pour l'opération « Midi », de compléter l'étude d'impact conformément à la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués d'avril 2017 en termes de représentativité de l'échantillonnage en tenant compte d'un usage de bureaux ;
- de compléter la présentation de l'opération « accès routier T2 » par des schémas de fonctionnement des ouvrages projetés.
- au vu des niveaux de pollution observés sur la plate forme aéroportuaire de compléter l'étude d'impact du projet par une étude de son incidence sur la qualité de l'air en exploitant la note du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

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

Avis disponible sur le site Internet de la MRAe d'Île-de-France et sur le site Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Île-de-France

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 31 octobre 2019 dans les locaux de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE). L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet stratégique d'Aéroport de Paris à l'occasion de l'autorisation environnementale portant sur la tranche 2 et sur la mise en compatibilité des PLU d'Annet-sur-Marne, de Claye-Souilly et de Messy (77).

Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Jean-Jacques Lafitte, Jean-Paul Le Divenah et François Noisette.

Était également présente : Judith Raoul-Duval (suppléante sans voix délibérative).

Excusée : Catherine Mir.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté les préfets de la Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise et le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France et a pris en compte leur réponse.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2 Contexte et description du projet et de la mise en compatibilité des PLU.....	6
2.1 Le plan stratégique du groupe ADP.....	7
2.2 Opération « canalisation Marne ».....	11
2.3 Opération « accès routier T2 ».....	14
2.4 Opération « Midi ».....	15
2.5 Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU).....	17
3 Qualité de l'étude d'impact et des rapports d'évaluation environnementale des PLU.....	18
4 Analyse des enjeux environnementaux.....	19
4.1 <i>L'eau</i>	19
4.2 Les milieux naturels et les zones humides.....	23
4.3 Les trafics aériens et routiers.....	24
4.4 Le bruit.....	26
4.5 <i>La qualité de l'air</i>	27
4.6 Risques naturels et technologiques.....	28
4.7 <i>Pollution des sols</i>	29
5 Justification du projet retenu.....	30
6 Analyse du résumé non technique.....	31
7 Information, consultation et participation du public.....	31

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Les dispositifs européens d'évaluation environnementales se fondent :

- pour les projets, 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 ;
- pour les plans et programmes, sur la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications 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.

Le projet de plan stratégique de développement du groupe Aéroports de Paris (ADP) concernant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, est soumis, dans le cadre de l'autorisation environnementale portant sur la tranche 2 du projet, à évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

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.

Une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) d'Annet-sur-Marne, de Claye-Souilly et de Messy est par ailleurs nécessaire pour la réalisation de l'opération « canalisation Marne ». Cette mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale car elle est susceptible d'affecter le site Natura 2000 des Boucles de la Marne à Annet-sur-Marne. A l'initiative du maître d'ouvrage du projet (ADP) il a été décidé de mener une évaluation environnementale de cette procédure dans le cadre d'une procédure commune prévue aux articles L.122-14 et R.122-27 du code de l'environnement. Les exigences réglementaires pour les rapports de présentation des PLU soumis à évaluation environnementale sont définies aux articles R.151-1 à 5 du code de l'urbanisme.

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 du rapport d'évaluation environnementale des PLU, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte.

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 »), concernant trois opérations : « canalisation Marne », « accès routier T2 » et « Midi », . Il s'agit d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, intégrant une demande d'autorisation de défrichement ;
- d'une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du seul « projet de raccordement du rejet d'eaux pluviales de l'Aéroport de Paris –Charles de Gaulle à la Marne » , emportant mise en compatibilité des PLU de trois communes.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente (dans le cas présent, le préfet de la Seine-et-Marne¹) prend en considération pour prendre la décision ou non de déclarer d'utilité publique le raccordement du rejet à la Marne, et d'autoriser ou non les trois opérations .

Le maître d'ouvrage a souhaité que soit mise en œuvre la procédure commune prévue aux articles L.122-14 et R.122-27 du code de l'environnement. Cette procédure commune d'évaluation environnementale doit porter à la fois sur le projet, notamment sur sa composante devant faire l'objet d'un dans le cadre de la DUP et sur les documents d'urbanisme dans le cadre des dossiers de mise en compatibilité. L'autorité environnementale, également unique, est celle compétente pour le projet, à savoir la MRAe. Cette procédure assure la cohérence entre ces deux évaluations conduites et facilite l'information du public.

La MRAe a déjà émis un avis en date du 4 février 2019 sur ce projet dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale portant sur cinq autres opérations localisées sur la plate-forme de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (dossier intitulé « *Autorisation environnementale n°2 – Aéroport Paris-Charles de Gaulle* »)². La suite donnée à cette demande n'est pas indiquée dans le présent dossier.

Le dossier soumis à l'avis de la MRAe comprend notamment :

- l'étude d'impact³ actualisée du projet, datée de mai 2019⁴ pièce E du dossier de demande d'autorisation environnementale « *Autorisation environnementale n°3 – Aéroport Paris-Charles de Gaulle* »,
- un complément daté de septembre 2019⁵ ;
- les dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme d'Annet-sur-Marne, de Claye-Souilly et Messy (pièces H1, H2 et H3 du dossier de DUP), datés de juillet 2019, comprenant l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité de ces PLU⁶.

L'étude d'impact du projet jointe au dossier d'autorisation environnementale et de DUP est décrite (page 9) comme une actualisation de l'étude d'impact du projet qui avait été présentée à l'appui de la demande d'autorisation environnementale précédente.

2 Contexte et description du projet et de la mise en compatibilité des PLU

La nouvelle demande d'autorisation , présenté par Aéroports de Paris SA7 (ADP), porte sur trois opérations distinctes et fonctionnellement indépendantes concernant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, qui s'inscrivent dans un projet stratégique de développement de la plate-forme de Paris-

- 1 L'autorisation environnementale et la DUP sont des décisions du préfet de département. L'aéroport Paris-Charles de Gaulle étant situé sur trois départements (Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis et Val-d'Oise), c'est le préfet de la Seine-et-Marne qui coordonne l'instruction de la demande d'autorisation environnementale pour le présent projet.
- 2 Cet avis est disponible sur le [site](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190204_mrae_avis_sur_projet_de_cinq_operations_dans_l_enceinte_de_l_aeroport_charles_de_gaulle_77_93_et_95_-1.pdf) de la MRAe 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)* ») : http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190204_mrae_avis_sur_projet_de_cinq_operations_dans_l_enceinte_de_l_aeroport_charles_de_gaulle_77_93_et_95_-1.pdf.
- 3 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.
- 4 L'étude d'impact est datée de mai 2019 en page de couverture, mais il s'agit de l'édition de juillet 2019 (cf. page 2 de l'étude d'impact). Elle est référencée « SCE / 180907 ».
- 5 Le document « *Dossier d'autorisation environnementale n°3 – Précisions en réponse à la demande du 3 septembre 2019* », daté de septembre 2019, répond à des observations formulées par le service instructeur de la demande d'autorisation environnementale (Direction départementale des territoires de Seine-et-Marne).
- 6 La commune de Gressy, autre commune concernée par l'opération, est soumise au règlement national d'urbanisme.

Charles de Gaulle développé dans le cadre du « plan stratégique de développement » 2016- 2020 mis en œuvre par le groupe ADP.

Deux d'entre elles (dénommées « accès routier T2 » et « Midi ») sont localisées sur la plate-forme aéroportuaire, la troisième (dénommée « canalisation Marne ») s'étend jusqu'à la communes d'Annet-sur-Marne, hors emprise de la plate-forme.

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, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a accueilli 72,2 millions de passagers en 2018, et 2,2 millions de tonnes de cargo (fret et poste)⁷ ont été traitées sur la plate-forme. Ce volume de trafic en fait le 2^e aéroport européen et le 10^e mondial. Le nombre de mouvements d'avions s'est établi à 480 945 en 2018.

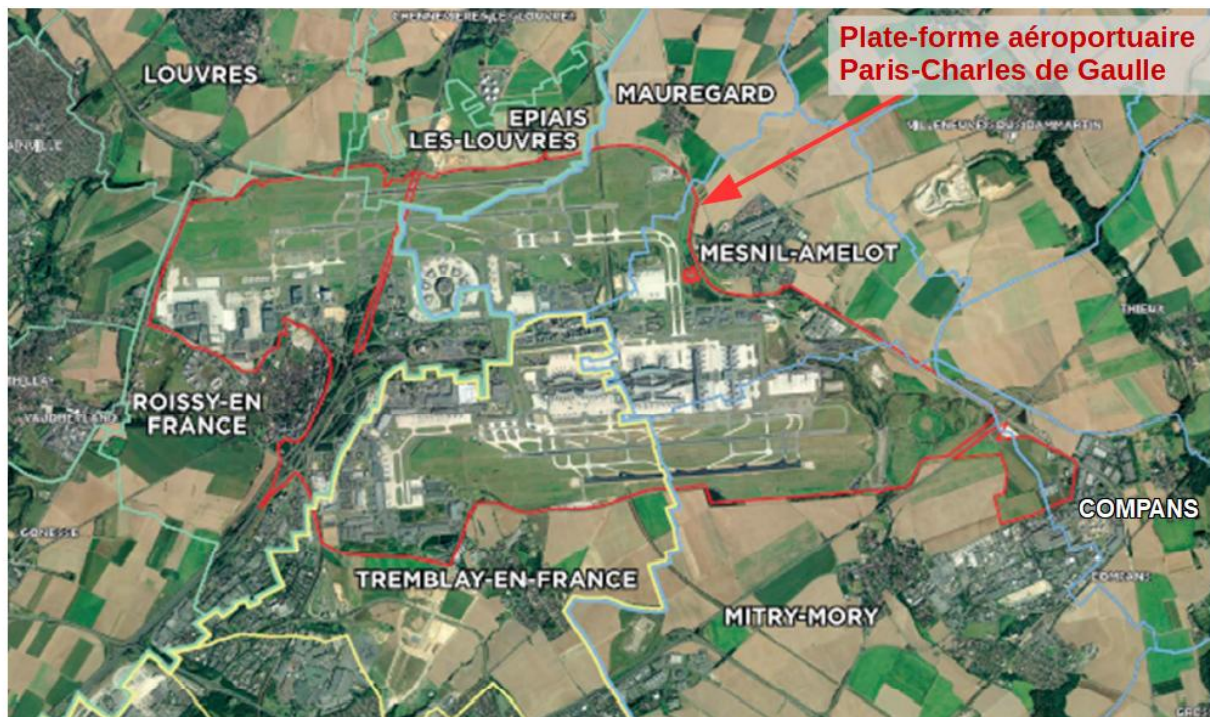


Illustration 1: Périmètre de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle (source : étude d'impact - page 59)

2.1 Le plan stratégique du groupe ADP

L'étude d'impact indique de manière très succincte (page 9 et 16) le contexte général du projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement en évoquant le plan stratégique de développement du groupe ADP.

En seize ans, le trafic des aéroports parisiens a augmenté de plus de 42 %: 105,3 millions de passagers ont été accueillis en 2018, dont 72,2 à Roissy , contre 71,4 millions de passagers en 2002. Dans le même temps, le nombre de mouvements d'avions est resté relativement stable⁸ du

⁷ La notion de cargo regroupe le fret et le courrier (page 15).

⁸ l'étude d'impact ne précise pas l'augmentation du nombre de mouvements d'avions entre 2002 et 2018. Elle indique (page 15) que, sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le nombre de mouvements d'avions en 2018 s'établit à 480 945, soit une hausse de 1,1 % par rapport à 2017.

fait des évolutions de la flotte et d'une augmentation de l'emport⁹ moyen. Cependant, les perspectives de croissance du trafic aérien¹⁰ permettent d'anticiper un déficit de capacité des deux plateformes franciliennes (Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle) à compter de 2023. Du fait de ce déficit, une perte d'au moins deux millions de passagers est estimé à cette date pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle¹¹.

L'étude d'impact indique (page 9) « Dans cette perspective, Groupe ADP a développé un plan stratégique intégrant des opérations à court terme (2016-2020), dont l'objet est principalement d'optimiser et de consolider ses installations existantes et, à plus long terme, par la réalisation de nouvelles infrastructures. A ce titre, est notamment envisagée la construction d'un nouveau terminal T4, dont le projet est en cours d'élaboration et qui a fait l'objet d'une concertation préalable, au début de l'année 2019.

L'ensemble de ces réalisations relève d'un processus décisionnel complexe nécessitant la délivrance de plusieurs autorisations environnementales, fractionnées en plusieurs tranches successives, conformément à l'article L. 181-7 du code de l'environnement.

A ce jour, les différentes phases du projet sont scindées selon les tranches suivantes (...)

Ainsi constituée de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, cette opération fera l'objet d'un processus d'évaluation environnementale globale dans les conditions prévues à l'article L. 122-1 du code de l'environnement. »

L'« opération » qui doit faire l'objet d'un « processus d'évaluation globale », constitue pour la MRAe, le « projet » qui au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, lequel doit faire l'objet d'une étude d'impact appréhendant le projet dans son ensemble afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.¹²

Or ce projet n'est pas défini explicitement dans l'étude d'impact soumise à l'avis de la MRAe. Il n'est appréhendé que par des « tranches », listes d'opérations élémentaires devant faire l'objet d'autorisations environnementales successives, dont la cohérence d'ensemble et la justification globale n'apparaissent pas à la lecture de l'étude d'impact. Cette cohérence pourrait ressortir d'une déclinaison du plan stratégique. Or le paragraphe 4.2.1.5 (page 16) consacré au plan stratégique 2016-2020 ne comporte que des informations partielles¹³ qui ne permettent pas d'appré-

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

10 Selon le dossier, le nombre de mouvements d'avions va augmenter de 6 % entre 2021 et 2025 (page 372).

11 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 15).

12 « I.-Pour l'application de la présente section, on entend par :

1° *Projet* : la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol ; (...)

III (...) *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »*

13 Les trois grandes priorités de ce plan sont rappelées dans ce paragraphe dont l'une se traduit par « un plan d'investissements favorisant le fonctionnement du hub et une meilleure qualité de service pour l'ensemble des passagers. » et il est indiqué que « le programme d'investissement ambitieux et sélectif du plan stratégique, d'un montant de 4,6 milliards d'euros sur la durée du plan, met l'accent sur l'optimisation des installations, et la transformation des infrastructures et des équipements pour leur assurer robustesse, productivité, adaptabilité et qualité. »

Sont cités les points suivants :

- amélioration du service aux compagnies (déposes bagages automatiques, comptoirs de self boarding) ;
- amélioration du temps de roulage des avions (sécurisation du doublet Nord et double sens) ;
- développement de l'accueil des gros porteurs (création d'aires gros porteurs au large) ;
- trieur bagages hall L et M du terminal 2 E.

Aucun lien n'est établi entre ces points d'investissement et la liste des opérations des différentes tranches d'autorisations environnementales, sauf pour l'opération MIDI :

« En matière de cargo, la stratégie du Groupe ADP est de développer et renforcer l'attractivité des plates-formes parisiennes » et « d'asseoir le leadership européen de Paris-Charles de Gaulle dans les années à venir (...) qui passe notamment par la création de 100 000 m² supplémentaires d'installations cargo sur la période 2016-2020 (..) en priorité par le développement du « premier front » actif (zone constituée des entrepôts au plus près des avions, à la

hender comment l'« opération » engagée sur la plate-forme de Roissy Charles de Gaulle découle de la mise en œuvre de ce plan.

La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact, au delà d'une liste d'opérations élémentaires, le contenu du projet global d'ADP sur la plate forme de Roissy Charles de Gaulle devant faire l'objet de l'étude d'impact.

• Des **aménagements** des infrastructures aéroportuaires ont été autorisés¹⁴. en décembre 2018 (p 558) :

- réalisation d'un poste avion d'embarquement éloigné complémentaire, au large du terminal 2A ;
- création d'une aire de stockage de matériels de piste ;
- 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).

Une étude d'impact avait été présentée dans le cadre de cette demande d'autorisation environnementale (« demande d'autorisation environnementale n°1 »).

• La **tranche 1** comprend la réalisation de cinq opérations distinctes, localisées sur la plate forme aéroportuaire :

- 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 ») ;
- remplacement de bâtiments existants par un nouveau bâtiment pour le tri des bagages (opération « Tri bagages »).

Cette tranche 1 a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale déposée en 2018 (dossier intitulé « *Autorisation environnementale n°2 – Aéroport Paris-Charles de Gaulle* »¹⁵), et d'un premier avis de la MRAe en date du 4 février 2019¹⁶ sur une première version de l'étude d'impact du projet.

• La **tranche 2**, qui fait l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation environnementale, comportant une étude d'impact actualisée du projet, objet du présent avis, est composée de trois opérations dénommées « canalisation Marne », « accès routier T2 » et « Midi » (cf. description dans les paragraphes ci-après). Elles font l'objet d'un seul dossier de demande d'autorisation intitulé « *Autorisation environnementale n°3 – Aéroport Paris-Charles de Gaulle* ».

• La **tranche 3**, portera sur la construction d'un nouveau terminal T4 incluant notamment la réalisation d'un nouveau transport public guidé de personnes.

frontière entre la zone côté pistes et la zone côté ville). »

14 Cette première demande d'autorisation environnementale portait également sur le renouvellement de l'autorisation de rejet des eaux pluviales de la plate-forme aéroportuaire. L'autorité environnementale avait été consultée pour avis sur ce projet en février 2018 et n'avait pas exprimé d'avis

15 Les opérations de la tranche 1 ont donc fait l'objet de la deuxième demande d'autorisation environnementale concernant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

16 Cf. note de bas de page n°2.

Les périmètres des opérations des tranches 1 et 2 sont localisés sur la figure ci-dessous (Illustration 2).

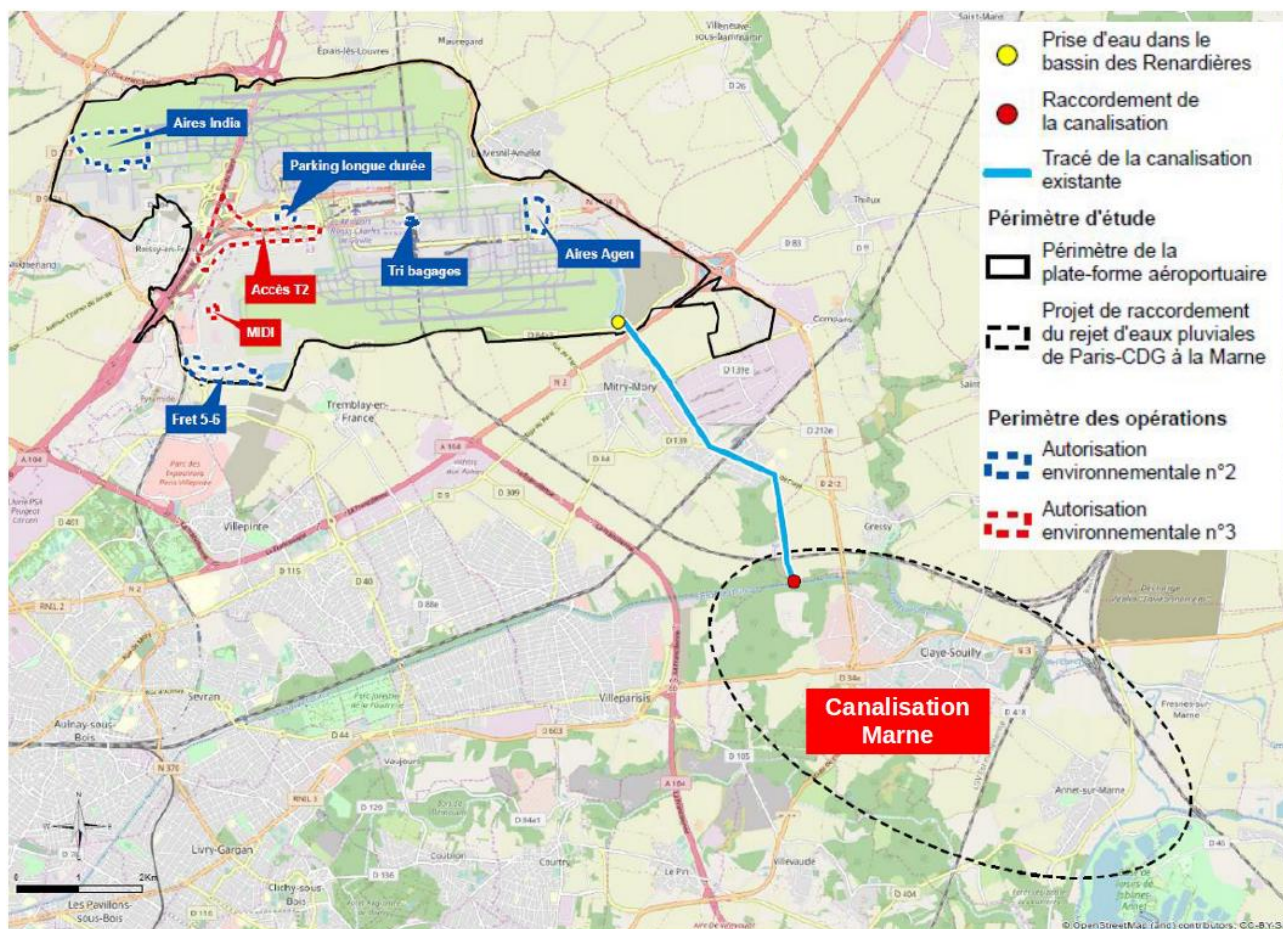


Illustration 2: Périmètre des opérations des tranches 1 (en bleu) et 2 (en rouge)
(source : étude d'impact, page 17)

N.B. : le tracé de la future « canalisation Marne » n'apparaît pas sur ce plan, seul le périmètre global de cette opération est indiqué. Le tracé bleu clair correspond au tracé de la canalisation existante.

L'ensemble de ces opérations nécessite des autorisations environnementales, qui sont sollicitées par tranches successives au sein d'un même projet comme le permet la réglementation¹⁷.

Après avoir indiqué que l'« opération » constituée de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, fera l'objet d'un processus d'évaluation environnementale globale dans les conditions prévues à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'étude d'impact indique (p 9) : « A ce stade, seules les incidences de la tranche 1 et 2 sur l'environnement peuvent être complètement identifiées et appréciées. La tranche n°1 a fait l'objet d'une évaluation [dans le cadre de la demande d'] autorisation environnementale n°2, alors que la tranche n°2 est l'objet de la présente étude.

17 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 identifiées à l'échelle du projet.

*Les incidences environnementales de la tranche 3 feront l'objet d'une nouvelle évaluation environnementale avant l'octroi de leur autorisation respective, conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.*¹⁸

Au terme de ce processus, chacune des tranches successives de cette opération globale fera l'objet d'une autorisation spécifique et d'une évaluation environnementale. 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. »

L'étude d'impact précise (page 9) qu'elle « *intègre, à tous les stades de son analyse, les opérations* » ayant fait l'objet de l'autorisation environnementale n°1 accordée en décembre 2018 ainsi que les opérations faisant l'objet de la demande d'autorisation environnementale n°2 (c'est-à-dire la tranche 1).

La MRAe considère que cette manière de procéder n'est pas cohérente avec les dispositions combinées des articles L 122-1 et L 122-1-1 du code de l'environnement. S'il est légitime de procéder à une actualisation de l'étude d'impact, lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de la première autorisation, cette future actualisation ne saurait dispenser le maître d'ouvrage de procéder à une première appréciation des incidences de son projet, sur la base des connaissances alors disponibles sur les tranches ultérieures.

La MRAe tient à préciser l'avis qu'elle avait formulé à l'occasion de la tranche 1 et considère qu'une évaluation portant sur l'ensemble des opérations constituant le projet doit être présentée dans l'étude d'impact du projet y compris les opérations faisant partie de tranches ultérieures en exploitant les informations actuellement disponibles dans le respect de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement. .

La MRAe recommande de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble du projet de renforcement de la plate forme de Roissy en intégrant les incidences des tranches ultérieures pouvant être actuellement identifiées et appréciées.

La MRAe note par ailleurs que l'avis sur le projet, à l'occasion de l'examen du dossier de réalisation du terminal T4 pourrait relever de la formation d'autorité environnementale du CGEDD¹⁹ (Ae). L'Ae a émis un avis²⁰ en date du 16 janvier 2019 sur la demande de cadrage préalable relative au terminal T4 de l'aéroport.

2.2 Opération « canalisation Marne »

L'opération « canalisation Marne » consiste à créer une canalisation permettant de rejeter les eaux pluviales de la plate-forme aéroportuaire dans la Marne.

Actuellement, 80% des eaux de ruissellement de la plate-forme de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle²¹ transitent par le bassin des Renardières avant d'être rejetées dans la Reneuse, à une dizaine de kilomètre au sud-est de la plate-forme, en s'écoulant gravitairement dans une canalisation existante. Les eaux de ruissellement en période d'hiver, chargées en produits de traitement

18 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* ».

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

20 Cet avis du 16 janvier 2019, rendu par la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), est disponible sur le [site](#) du CGEDD.

21 Le système de gestion des eaux de ruissellement mis en place sur la plate-forme aéroportuaire est décrit de manière détaillée dans l'étude d'impact, pages 290 à 309 (cf. également paragraphe 4.1 « L'eau » du présent avis).

hivernaux sont d'abord stockées dans le bassin des Renardières pour améliorer leur qualité (abaissement du taux de DCO 3), puis sont dirigées vers une station de traitement située à l'extrémité aval du bassin. La station de traitement a une efficacité limitée en hiver (capacité de traitement faible pour une température inférieure à 7 °C) ce qui a conduit Aéroports de Paris à stocker les eaux pluviales dans le bassin des Renardières lors d'hivers pluvieux et froid, qui nécessitent l'emploi de quantités importantes de produits hivernaux de dégivrage et de déverglacage.

L'étude d'impact précise (p 18) : « l'extrémité sud du bassin des Renardières étant constituée d'une digue ayant un classement de barrage, son maintien en sécurité vis-à-vis des communes situées en aval impose de maintenir un niveau de remplissage faible. Au-delà de 50 % de remplissage, des dérogations peuvent être nécessaires/demandées. En 2009, l'étude de danger du bassin des Renardières a mis en lumière les conséquences sur le milieu aval d'une rupture de la digue des Renardières. Lors des épisodes climatiques rigoureux rencontrés ces dernières années, Aéroports de Paris a ainsi été contraint de demander des dérogations ponctuelles aux services de l'état pour pouvoir rejeter avec des niveaux de qualité supérieurs à ceux de l'arrêté de manière à pouvoir délester le bassin des Renardières. »

ADP a élaboré un plan d'action visant à améliorer la gestion des eaux pluviales de l'aéroport, notamment afin de respecter la réglementation en période hivernale. Ce plan d'action comporte deux phases ;

- une première phase, réalisée entre 2014 et 2017, a consisté à créer un système de canalisations et de dérivations (« by-pass ») permettant de séparer les eaux de ruissellement concentrées en polluants, qui sont alors envoyées vers le réseau d'eaux usées, des eaux moins polluées.
- la deuxième phase est l'opération « canalisation Marne », qui consiste à créer une canalisation entre le point de rejet actuel dans la Reneuse et la Marne, ce qui permettra de rejeter un débit d'eaux pluviales plus important dans la Marne que celui réglementairement acceptable par la Reneuse et de maintenir à terme un niveau d'eau dans le bassin des Renardières aussi bas que possible. Une partie des eaux continuera à être déversée dans la Reneuse, pour maintenir son débit et éviter l'envasement du lit.

L'étude d'impact ne précise pas les raisons d'un maintien « aussi bas que possible » des eaux du bassin, contrainte déterminante pour dimensionner cette opération. Il apparaît en effet que l'évacuateur de crues du barrage du bassin des Renardières a fait l'objet de travaux en 2018 de nature à réduire le risque de rupture du barrage, risque constaté lors de l'élaboration du plan d'action.

La MRAe recommande de préciser les raisons d'un maintien « aussi bas que possible » des eaux du bassin des Renardières

L'opération « canalisation Marne » est située en dehors de l'emprise de la plate-forme aéroportuaire. D'une longueur de 9 400 mètres, la canalisation traversera le territoire des communes de Gressy, Claye-Souilly, Messy et Annet-sur-Marne, dans le département de la Seine-et-Marne (Illustration 3).

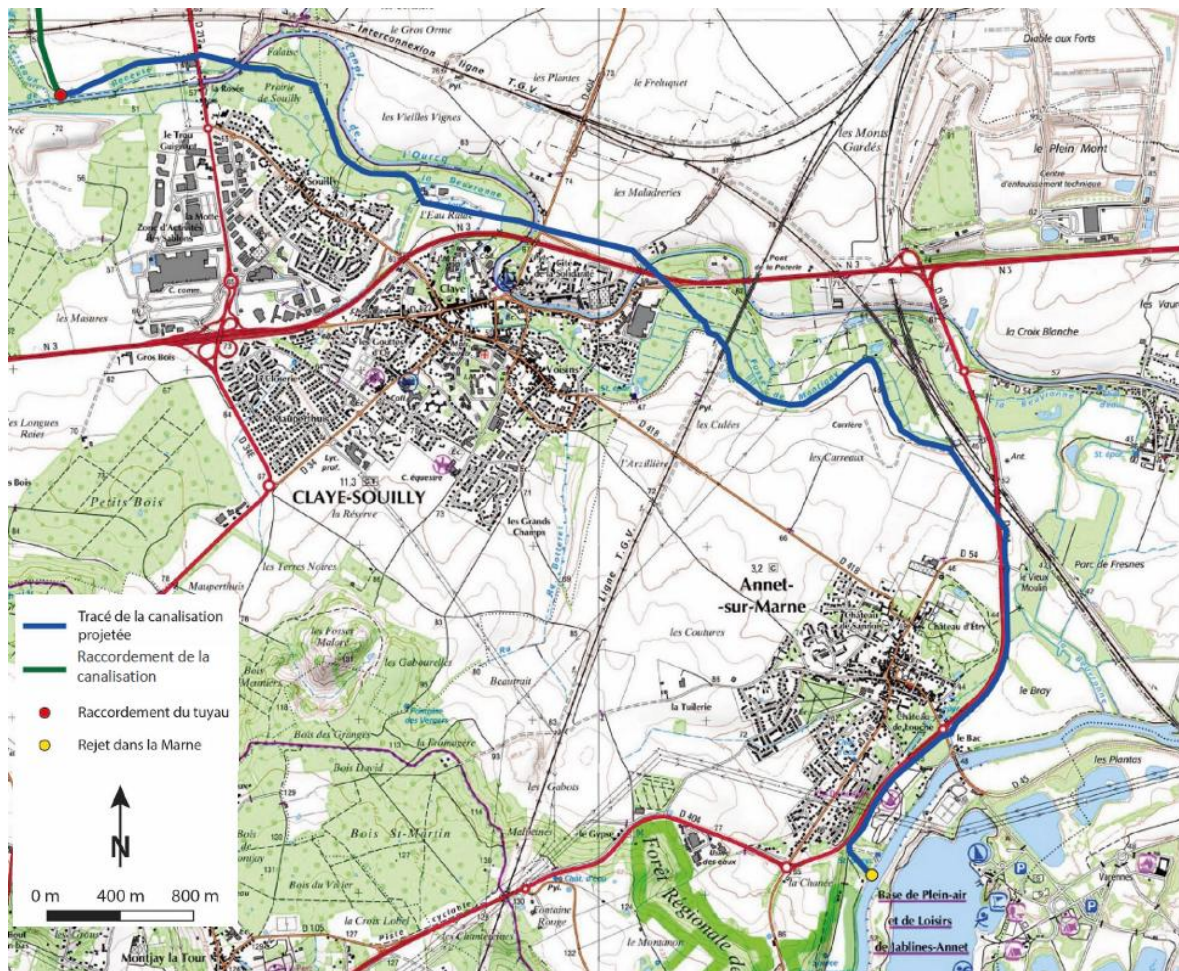


Illustration 3: Tracé de la canalisation projetée (source : étude d'impact, page 48)

La canalisation sera implantée sous voiries ou chemins, mais également dans des espaces naturels : forêts, prairies ou champs. Elle traversera en plusieurs points des cours d'eau et canaux (Reneuse, canal de l'Ourcq, ru de Souilly, Beuvronne), des voiries (routes départementales D212, D404, D422, D45, route nationale N3) et passera sous le viaduc d'une voie ferrée (ligne TGV). Le tracé évitera la traversée du centre-ville de Claye-Souilly.

La canalisation aura un diamètre de 1 500 à 1 800 mm et les eaux s'y écouleront de manière gravitaire, avec un débit maximal de 1 800 litres par seconde. Cent-treize regards de visite, permettant l'accès à la conduite pour l'entretien, seront aménagés le long de la canalisation. En outre, trois passerelles seront implantées au droit de traversées de ruisseau, afin de maintenir la continuité du chemin d'exploitation.

Les travaux seront réalisés en majorité en tranchée ouverte (soit un linéaire d'environ 7 500 mètres). Pour les franchissements des cours d'eau ou des infrastructures routières, pour lesquels il n'est pas possible de passer en surface, une technique de pose « en sous-œuvre » sera retenue (fonçage²², forage dirigé ou micro-tunnelier)²³.

Les travaux de réalisation de l'opération « canalisation Marne » sont prévus sur une durée de deux ans, entre 2021 et 2023. Des défrichements pourront avoir lieu préalablement en 2020, hors des périodes sensibles pour la faune.

22 Le fonçage consiste à pousser des conduites en acier dans le sol, sans avoir à creuser de tranchée.

23 Les différentes techniques de pose sont expliquées pages 24 et 25 de l'étude d'impact. La carte de la page 26 (figure 12) localise les sections du tracé de la canalisation selon la technique de mise en œuvre retenue.

2.3 Opération « accès routier T2 »

L'opération consiste en la création de nouvelles voies d'accès aux terminaux, et en particulier au terminal T2. À l'heure actuelle, l'accès au terminal T2 fonctionne en limite de capacité. Les objectifs de l'opération « accès routier T2 » sont l'amélioration de la fluidité et de la lisibilité des accès aux différents terminaux, l'augmentation des capacités d'accès et la réduction des vitesses de circulation (page 35).

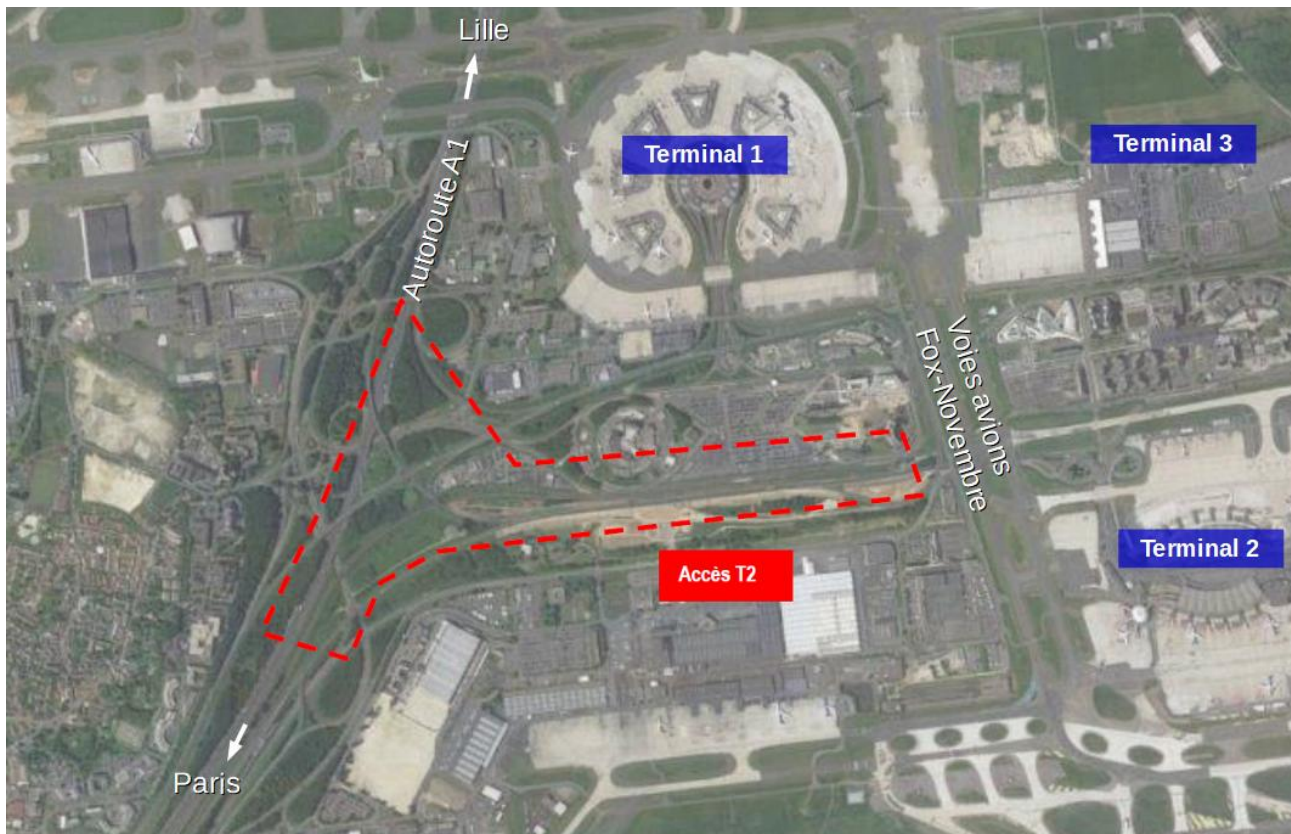


Illustration 4: Localisation de l'opération "accès routier T2"
(source : étude d'impact, page 34 - annotations MRAe)

L'opération « accès routier T2 » est située au sein de la plate-forme aéroportuaire, sur les communes de Roissy-en-France (Val-d'Oise) et Tremblay-en-France (Seine-Saint-Denis). Elle est localisée sur le pôle d'entrée ouest de l'aéroport, à proximité directe de l'autoroute A1 (Illustration 4).

L'opération comprend notamment (Illustration 5) :

- La reconfiguration de l'accès depuis Paris avec une séparation des accès aux terminaux T1, T2 et T3 ;
- Le réaménagement de la bretelle d'accès depuis Lille sous l'accès depuis Paris, avec création d'ouvrages d'art ;
- La création de voies de sortie indépendantes depuis le terminal T2 vers Lille et vers Paris.
- La création d'ouvrages d'art routiers, d'un viaduc en franchissement de la voie SNCF (pont route) et d'ouvrages d'art sous les voies avions Fox-Novembre ;
- La réalisation des aménagements paysagers et de bassins de rétention des eaux pluviales.

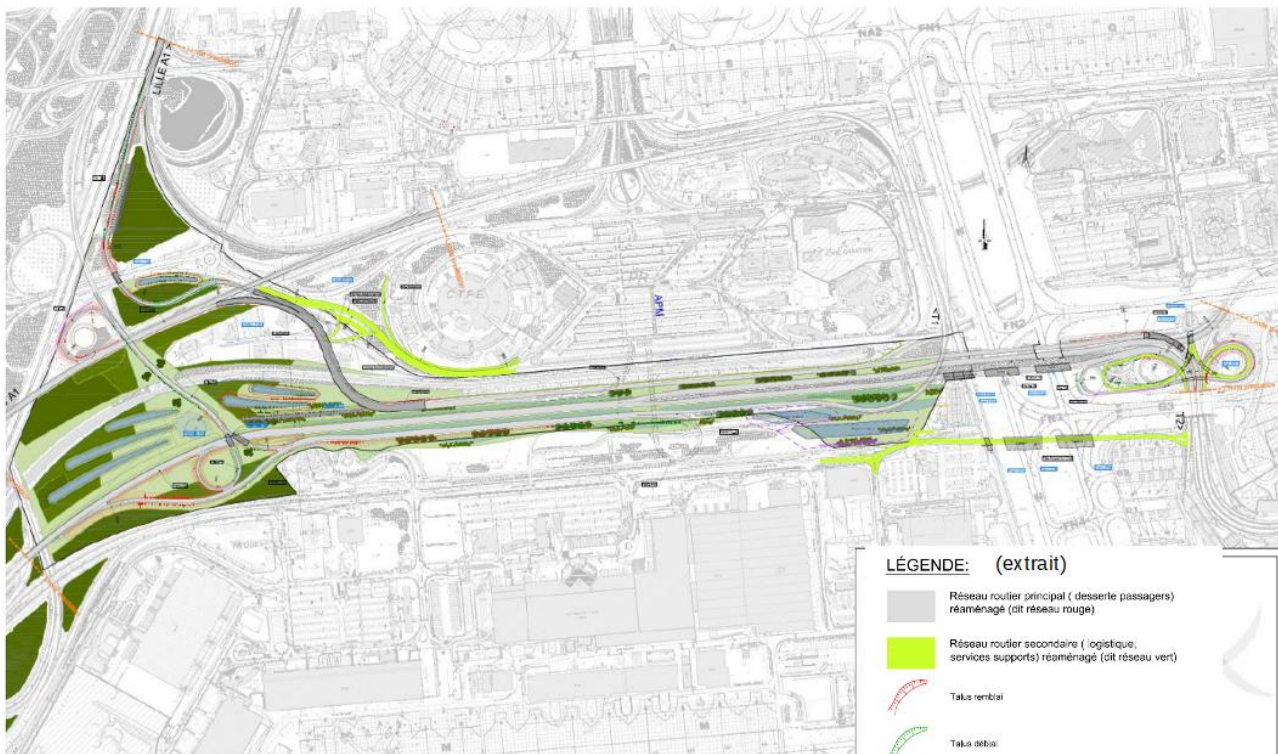


Illustration 5: Opération "accès routier T2" (source : étude d'impact, page 38)

N.B. : un atlas cartographique figure en annexe 14 de la demande d'autorisation permettant de disposer de plans avec une meilleure lisibilité et de leurs légendes. Le plan de l'opération « accès routier T2 » (repris dans l'illustration 5 ci-dessus) est présenté dans cet atlas cartographique (page 32/42).

La surface totale imperméabilisée passera de 7,2 hectares à 13,45 hectares (sur l'emprise de l'opération). Le volume de déblais nécessaires a été estimé à 424 000 m³ et sera réemployé en remblais sur site. L'opération prévoit des démolitions de routes (routes de service existantes, anciennes emprises routières non réemployées).

Les travaux de réalisation de l'opération « accès routier T2 » sont prévus sur une durée de deux ans, entre 2021 et 2023.

Plusieurs descriptions de cette opération sont faites dans le dossier sur, mais l'absence de schémas permettant de comprendre à quoi se rapportent les descriptions rend ce projet difficile à appréhender.

La MRAe recommande de compléter la présentation de l'opération « accès routier T2 » par des schémas de fonctionnement des ouvrages projetés.

2.4 Opération « Midi »

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 « Midi » consiste à réaménager des parcelles libérées de leurs premiers bâtiments d'activités²⁵, afin de répondre à la demande d'opérateurs désireux de s'implanter ou s'étendre sur la zone cargo.

24 L'étude d'impact précise (page 39) 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.

25 La déconstruction des deux bâtiments existants et des parkings associés a été effectuée en 2017 (page 212).

D'une surface d'environ 3,9 hectares, l'opération « Midi » est située sur la commune de Tremblay-en-France (Seine-Saint-Denis), au niveau de la zone « Fret 4 » de la plate-forme aéroportuaire de Paris – Charles de Gaulle (Illustration 6).

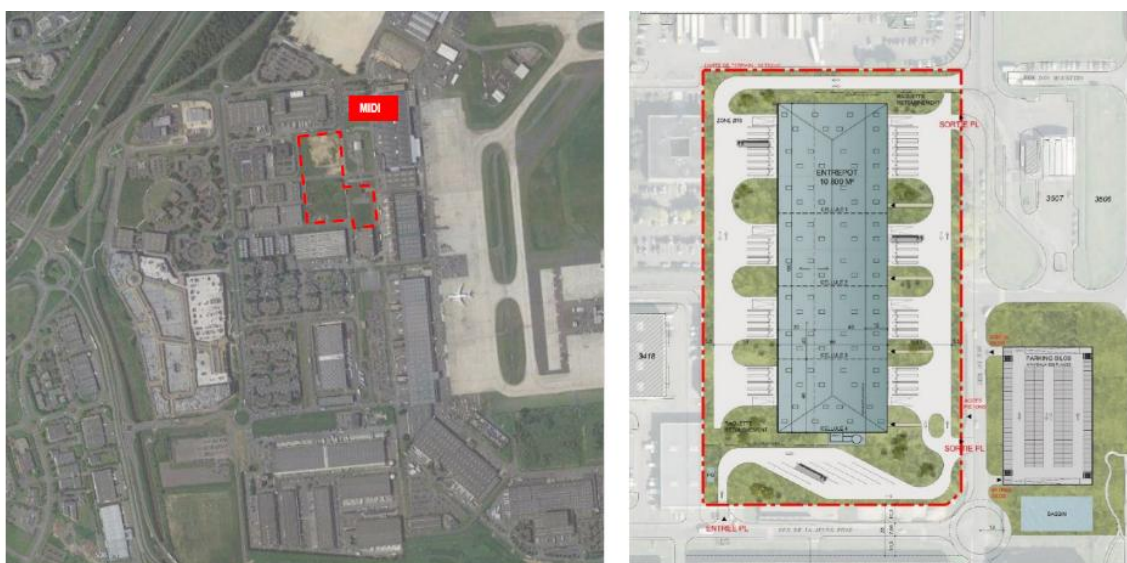


Illustration 6: Localisation et plan masse de l'opération "Midi"
(source : étude d'impact, pages 39 et 41)



Illustration 7: Visualisation de l'opération "Midi" (source : étude d'impact, page 522)

L'opération comprend la construction (Illustration 7) :

- d'un entrepôt de 10 800 m², destiné à du fret aérien, et des bureaux de 2 160 m² en mezzanine. Le projet prévoit l'accueil d'environ 110 postes de travail en « 3 × 8 » et 100 postes de travail administratif ;
- d'un parking en silo sur 4 niveaux, d'une emprise au sol de 3 500 m² et d'une capacité de 500 places, pour les salariés de l'entrepôt mais également pour absorber les besoins de stationnement extérieurs au projet (mutualisation des parkings).

Le début des travaux est envisagé pour le premier trimestre 2020. Les travaux s'étaleront ensuite sur un an, pour une mise en service au premier trimestre 2021.

La MRAe relève que l'activité d'entrepôt est susceptible de relever d'une procédure relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)²⁶, et invite le maître d'ouvrage à apporter des précisions à ce sujet avant l'enquête publique .

2.5 Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU)

L'opération « canalisation Marne » traverse les communes de Gressy, Claye-Souilly, Messy et Annet-sur-Marne. La commune de Gressy est actuellement sous le régime du règlement national d'urbanisme (RNU)²⁷, le PLU de cette commune est en cours d'élaboration mais n'a pas encore été approuvé. Les trois autres communes disposent chacune d'un PLU approuvé, nécessitant des adaptations pour permettre la réalisation de la canalisation.

PLU de Claye-Souilly

Le PLU de Claye-Souilly a été approuvé le 22 septembre 2016. Le projet de canalisation traverse les zonages UE (zone urbaine destinée à accueillir les équipements publics ou d'intérêt collectif majeur), UX (zone urbaine à vocation d'activités), A (zone agricole), N (zone naturelle), Nb (zone de préservation des espaces boisés), Nzh (zones humides recensées), Nh (zones d'habitat dispersé à figer en secteur nature) et un emplacement réservé. Le règlement du sous-secteur Nzh (zone naturelle dans laquelle des zones humides sont recensées) n'autorise pas la réalisation de la canalisation.

La mise en compatibilité proposée consiste à adapter le règlement du PLU en autorisant, dans tous les sous-secteurs Nzh de la commune , « *les travaux, occupations, utilisations du sol ou aménagements liés à un projet d'infrastructure (...), sous réserve de l'application des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet* ».

PLU de Messy

Le PLU de Messy a été approuvé le 21 février 2008. Le projet de canalisation traverse la zone Na (espace naturel : secteur de protection des zones identifiées comme humides), ainsi qu'un espace boisé classé (EBC). Ce zonage et le classement en EBC n'autorisent pas la réalisation de la canalisation.

La mise en compatibilité proposée consiste :

- à adapter le règlement du PLU en autorisant, dans l'ensemble des zones Na de la commune , « *les travaux, occupations, utilisations du sol ou aménagements liés à un projet d'infrastructure (...), sous réserve de l'application des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet* » ;
- à déclasser une partie de l'EBC sur l'emprise nécessaire à la réalisation de la canalisation, soit une surface d'environ 2 000 m².

26 Au titre notamment des rubriques 1510 pour l'entrepôt et 2925 pour la charge électrique (bornes de recharge des futurs poids lourds électriques) de la nomenclature annexée à l'article R.511-9 du code de l'environnement.

27 Sur les communes ne disposant ni d'un plan local d'urbanisme, ni d'un document d'urbanisme en tenant lieu, ni d'une carte communale, les dispositions concernant les constructions sont régies par le règlement national d'urbanisme (articles L.111-1 à 25 et R.111-1 à 53 du code de l'urbanisme).

PLU d'Annet-sur-Marne

Le PLU d'Annet-sur-Marne a été approuvé le 17 octobre 2018. Le projet de canalisation traverse les zonages A (zone agricole), Azh²⁸, N (zone naturelle) et ses sous-secteurs Nz et Nzh²⁹. Le règlement des sous-secteurs Azh et Nzh n'autorisent pas la réalisation de la canalisation.

La mise en compatibilité proposée consiste à adapter le règlement du PLU en autorisant, dans l'ensemble des sous-secteurs Azh et Nzh de la commune, « les travaux, occupations, utilisations du sol ou aménagements liés à un projet d'infrastructure (...), sous réserve de l'application des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet ».

3 Qualité de l'étude d'impact et des rapports d'évaluation environnementale des PLU

Étude d'impact

L'analyse de l'état initial de l'environnement est globalement de bonne qualité avec des focus sur les sites des 3 opérations. Une synthèse est présentée pour chaque thématique, 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 l'une des opérations. De plus, un tableau récapitulatif des enjeux environnementaux est fourni à la fin du chapitre « Analyse de l'état actuel de l'environnement » (pages 320 à 330), avec une hiérarchisation de ces enjeux par opération (niveau nul, faible, moyen ou fort).

Les impacts des opérations sont présentés en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation, ainsi que, comme pour l'état initial de l'environnement, l'opération concernée lorsque c'est pertinent. Ils sont décrits de manière inégale, certains de manière succincte (l'incidence sur les trafics par exemple), et certains de manière très détaillée (l'analyse de la compatibilité avec le plan de prévention du risque d'inondation par exemple), l'absence de synthèse rendant alors difficile la compréhension pour les lecteurs non spécialistes.

L'étude d'impact indique en préambule (page 338) qu'afin d'évaluer les incidences des 3 opérations sur la circulation, le bruit et l'air, deux horizons d'étude ont été considérés : 2021 (année de mise en service des 3 opérations) et 2024 (année correspondant à un fonctionnement stabilisé des 3 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.

Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentées en parallèle de l'analyse des impacts. Chaque mesure est identifiée par un numéro 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 facilite la lecture de l'étude d'impact.

Rapports d'évaluation environnementale des mises en compatibilité des PLU

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des PLU est présentée, pour chacun des PLU concernés, dans le chapitre 6 des dossiers de mise en compatibilité. L'analyse des incidences des mises en compatibilité n'expose que les impacts liés à l'opération « canalisation Marne », en particulier ceux liés aux milieux naturels et aux zones humides. En revanche, l'incidence de la mise en compatibilité des PLU elle-même n'est pas analysée.

28 La dénomination de ce sous-secteur Azh n'est pas explicitée (ni dans l'étude d'impact, ni dans le document intitulé « *PIECE H1 : Dossier de mise en compatibilité du PLU d'Annet-sur-Marne* »). L'étude d'impact indique que dans ce sous-secteur est interdit « *tout aménagement qui conduirait à la dégradation des zones humides* » (page 102).

29 Comme pour la zone Azh (cf. note de bas de page précédente), la dénomination des sous-secteurs Nz et Nzh n'est pas explicitée. L'étude d'impact indique que dans le sous-secteur Nzh est interdit « *tout aménagement qui conduirait à la dégradation des zones humides* » (page 102).

En l'occurrence, le changement envisagé des règlements des 3 PLU va autoriser l'implantation d'infrastructures sur l'ensemble des zones parmi les plus sensibles des communes (zones Nzh, Azh ou Na selon la commune, notamment liées à la présence de zones humides), et non pas seulement l'implantation de la future canalisation sur un périmètre limité à l'emprise nécessaire à cette opération, à savoir de ce qui était nécessaire pour permettre la réalisation du projet. L'étendue sur chaque commune des différents zones objets de ce changement n'est par ailleurs pas présentée dans le rapport (aucune carte lisible des zonages sur l'ensemble des communes n'est fournie). Si l'impact de l'opération « canalisation Marne » sur les milieux naturels et sur les zones humides est globalement bien appréhendé (cf. paragraphe 4.2 ci-après), l'impact du changement de règlement sur les zones sensibles des communes, hors emprise de cette infrastructure particulière, n'est ni évalué, ni a fortiori maîtrisé.

Le futur règlement prévoit qu'un éventuel projet d'infrastructure soit autorisé « *sous réserve de l'application de mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet* » ce qui renvoie à l'étude d'impact de chaque infrastructure envisagée et ne constitue pas une mesure de réduction de l'impact des changements apportés aux PLU, en particulier sur les zones humides. En effet, l'exercice d'évaluation environnementale demande que les mesures prévues répondent aux impacts de la mise en compatibilité, dans le champ de compétence du PLU.

La MRAe recommande :

- ***d'analyser l'impact du changement de règlement envisagé des PLU sur l'ensemble des zones concernées du territoire des communes, notamment celles liées à la présence de zones humides***
- ***de limiter la mise en compatibilité aux strictes dispositions indispensables à la réalisation de la canalisation Marne, telle que définie dans la demande de déclaration d'utilité publique.***

4 Analyse des enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ces 3 opérations sont :

- L'eau et les milieux aquatiques ;
- Les milieux naturels et les zones humides ;
- Les trafics aériens et routiers ainsi que les nuisances et pollutions associées (bruit, pollution de l'air) ;
- La prise en compte des risques naturels et technologiques ;
- La pollution des sols.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet.

4.1 L'eau

Au droit de la plate-forme aéroportuaire, les deux premières nappes d'eau souterraines 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. Au niveau du tracé de l'opération « canalisation Marne », la nappe d'eau la plus superficielle (calcaires de Saint-Ouen) peut se retrouver dès deux mètres de profondeur.

L'enjeu de protection de la ressource en eau a été identifié dans l'étude d'impact, le recensement des captages d'eau potable et de leurs périmètres de protection est complet (pages 140 à 142)³⁰. Les trois opérations se trouvent en dehors de tout périmètre de protection. Néanmoins, certaines

³⁰ Toutefois, contrairement à ce qui est précisé dans le dossier, le puits de Roissy-en-France dispose d'un arrêté préfectoral de DUP n°2019-15042 du 23 janvier 2019 qui définit un périmètre de protection rapprochée (PPR).

voiries de l'opération « accès routier T2 » seront à proximité du périmètre de protection rapproché (PPR) du puits de Roissy-en-France.

L'étude d'impact indique que le site de l'opération « canalisation Marne » s'insère dans les périmètres de protection de la prise d'eau potable d'Annet-sur-Marne. Cette prise d'eau, qui alimente l'usine de traitement située à 1 300 mètres, produit en moyenne 105 000 m³ d'eau potable par jour, à partir de prélèvements dans la Marne. Elle dessert une cinquantaine de communes de la région et compte environ 100 000 abonnés, soit près de 500 000 habitants (pages 142 et 143). Cet enjeu nécessite une attention particulière. Le rejet de la future « canalisation Marne » est prévu en aval de la prise d'eau, afin de réduire le risque de pollution de la ressource en eau.

L'étude d'impact présente de manière détaillée le système de gestion des eaux de ruissellement actuel mis en place sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle (pages 290 à 309). Le système pluvial de l'aéroport comporte environ 120 km de collecteurs et de nombreux ouvrages de rétention³¹. 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-forme³². Les réseaux pluviaux de ce bassin versant aboutissent *in fine* au bassin des Renardières, situé à l'est de la plate-forme. Avant rejet au milieu naturel et en fonction de la charge polluante mesurée, les effluents transitent par une station de traitement des eaux pluviales. À l'heure actuelle, le rejet se fait dans le ru de la Reneuse (un affluent de la Beuvronne qui elle-même se jette dans la Marne), avec pour objectif de ne pas entraîner une augmentation de plus de 10 mg/l en DCO³³ 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.
- 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. Un système de traitement de l'eau est également mis en place (prétraitement, traitement par voie biologique sur le lagunage, ozonation...). Le rejet se fait dans le ru du Sausset. Le débit nominal du rejet est de 50 l/s et peut aller jusqu'à 150 l/s au maximum, en fonction des conditions météorologiques et des contraintes du gestionnaire du réseau d'assainissement. En termes de qualité, des valeurs limites sont définies pour le rejet (notamment sur les paramètres DCO : 25 mg/l, DBO5³⁴ : 5 mg/l, et MES³⁵ : 30 mg/l, cf. page 299).

La MRAe note que le traitement des eaux pluviales (épuration, rétention avant rejet dans le milieu naturel) est beaucoup plus poussée pour les rejets dans le bassin Seine.

La gestion des rejets 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 régleme à la fois les débits de rejets et la qualité des eaux rejetées dans les exutoires de la plate-forme aéroportuaire. Pour

31 Ces bassins ont un double rôle (page 296) :

- 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).

32 Le bassin versant « Marne » reçoit en supplément les effluents de deux bassins versants extérieurs à la plate-forme aéroportuaire (page 290) :

- Le bassin d'apport du Mesnil-Amelot représentant 375 hectares dont 85 imperméabilisés. Outre les eaux pluviales, le rejet de la station d'épuration du Mesnil-Amelot s'effectue vers le réseau pluvial de l'aéroport ;
- Le bassin d'apport du Noyer du Chat d'une superficie de 92 hectares avec 5 hectares imperméabilisés.

33 DCO : demande chimique en oxygène.

34 DBO5 : demande biochimique en oxygène pendant cinq jours.

35 MES : matières en suspension.

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.

L'opération « accès routier T2 » se situe sur le bassin versant « Marne », l'opération « Midi » sur le bassin versant « Seine ». L'opération « canalisation Marne », située en dehors de la plate-forme aéroportuaire, fait partie du système de gestion mis en place sur le bassin versant « Marne ».

Les opérations hivernales de déverglaçage³⁶ et de dégivrage et antigivrage des avions, 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 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 pluviales³⁷. 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.

Pendant la phase de réalisation de l'opération « canalisation Marne », il sera nécessaire de prévoir des rabattements de nappe dans les secteurs où la nappe d'eau est haute (survenues d'eau dès deux mètres de profondeur). L'étude de l'impact hydrogéologique de ces pompages montre un rabattement de nappe sur une zone allant jusqu'à 300 mètres de part et d'autre de la canalisation. Cet impact sera temporaire et prendra fin quelques semaines après l'arrêt du pompage (page 348). Les eaux issues des pompages seront rejetées dans les cours d'eau situés à proximité du chantier. Des mesures sont prévues afin de limiter le rejet de matières en suspension et éviter l'afouillement des berges aux points de rejet (page 349).

L'avis d'un hydrogéologue agréé a été requis pour obtenir l'autorisation de travaux à proximité de ce captage, et pour rejeter les eaux de la plate forme aéroportuaire en aval de celui-ci. Cet avis de juillet 2018, présenté page 381 (également fourni en annexe au dossier), demande que l'incidence des rabattements de nappe sur les niveaux de nappe soit étudiée et prise en compte.

L'étude d'impact indique (que rejet de la future « canalisation Marne » est prévu en aval proche de la prise d'eau d'Annet-sur-Marne, mais en dehors des périmètres de protection immédiat et rapproché afin de réduire le risque de pollution de la ressource en eau³⁸ (cf. carte de la page 380) et (page 546) que les installations de chantier évitent les périmètres de protection de ce captage. Toutefois, l'avis complémentaire de l'hydrogéologue (« addenda » du 28 novembre 2018, également fourni en annexe) indique que l'emprise du chantier déborderait sur les périmètres de protection rapproché et immédiat de la prise d'eau d'Annet-sur-Marne. Cette note précise qu'aucun produit dangereux ne devra être stocké et aucun engin ne devra stationner sur le périmètre de protection immédiat de la prise d'eau d'Annet-sur-Marne et que des barrières de deux mètres devront permettre de délimiter le chantier et de clore le périmètre de protection immédiat.

Par ailleurs, l'avis de l'hydrogéologue agréé précise que « *la maintenance de l'ouvrage avec des inspections vidéos et des tests d'étanchéité devront garantir l'isolement de la canalisation de son milieu encaissant* ».

36 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 300).

37 Filtration biologique à travers un lit de matériau granulaire (biolite).

38 L'étude d'impact rappelle également qu'à l'heure actuelle, le rejet du bassin versant « Marne » s'effectue dans la Reneuse, c'est-à-dire en amont hydraulique du captage d'Annet-sur-Marne (page 380).

La MRAe recommande d'expliciter la manière dont les consignes de l'hydrogéologue ont été prises en compte par l'opération « canalisation Marne ».

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) Seine-Normandie, en application de la directive cadre sur l'eau (DCE), fixe pour la section de la Marne concernée par l'opération « canalisation Marne », un objectif d'atteinte du bon état en 2027. La MRAe rappelle que le rejet projeté ne doit pas dégrader l'état actuel du cours d'eau et contribuer à l'atteinte du bon état .

Plusieurs simulations ont été effectuées afin d'évaluer l'impact qualitatif des rejets d'eaux pluviales dans la Marne, et déterminer les seuils de concentrations du rejet et de débit permettant d'atteindre les objectifs du SDAGE. Ces simulations ont été menées avec plusieurs hypothèses de débit et de qualité du rejet et du cours d'eau, ainsi que différents pourcentages correspondant à la part de pollution apportée par le flux du rejet ADP. Elles sont présentées dans l'étude d'impact (pages 409 à 421) de manière très technique et difficile à appréhender. Il est pour la MRAe nécessaire de compléter cette présentation d'explications destinées à un lecteur non spécialiste.

Par ailleurs l'étude d'impact indique (page 422) qu'il a été retenu comme principe d'assurer un débit minimum dans la Reneuse (auquel le rejet ADP contribue actuellement fortement). La gestion dynamique proposée permet un rejet ADP prioritaire et quasi-permanent dans la Reneuse tout en respectant l'objectif de qualité bon état écologique. Seul l'excédent selon les conditions hydrauliques et de qualité sera rejeté en Marne. Conformément au double objectif d'une part d'amélioration de la qualité actuelle des eaux des cours d'eau de la Reneuse, de la Beuvronne et de la Marne et d'autre part de concourir à l'établissement du bon état écologique de ces cours d'eau en situation future, des seuils de qualité de rejet ont été déterminés pour la Reneuse et la Marne. Ces seuils de qualité sont associés à des débits de référence de ces cours d'eaux. Un logigramme de décision récapitulant cette gestion dynamique est présenté (page 423).

Un suivi de la qualité écologique et chimique des eaux rejetées dans la Marne sera mis en place (mesure RED 16 – Suivi des rejets de la canalisation Marne, page 425).

La création des nouvelles voies de l'opération « accès routier T2 » va engendrer une imperméabilisation des sols supplémentaire estimée à 6,3 hectares. Bien que les bassins de gestion des eaux pluviales existants soient suffisants pour accueillir les volumes d'eaux supplémentaires, des systèmes de gestion spécifiques seront créés sur l'opération afin de délester au maximum le bassin principal. Ces bassins, positionnés au sein de l'opération, seront dimensionnés pour une pluie d'occurrence centennale (pages 395 à 399)³⁹.

L'opération « Midi » entraîne une imperméabilisation des sols supplémentaire estimée à 1,4 hectares. De la même manière que pour l'opération routière, bien que le système de gestion des eaux pluviales du bassin versant « Seine » soit suffisant, un bassin de rétention des eaux pluviales sera créé sur l'opération, afin de réduire l'accélération des eaux pluviales vers le bassin principal (page 400). En complément, l'opération « Midi » prévoit également de végétaliser une partie de la toiture.

La MRAe recommande :

- **de présenter une synthèse de l'ensemble des surfaces qui se trouveront imperméabilisées à l'issue de la réalisation des trois tranches du projet ;**
- **d'analyser, au regard de cette synthèse, les volumes d'eau pluviale qui devront être traités par les dispositifs, existants ou projetés, de traitement et de gestion de ces eaux ;**

39 L'opération « accès routier T2 » entraîne la suppression de deux bassins de rétention aménagés pour le CDG Express. Le dimensionnement des bassins créés pour l'opération routière tient également compte du remplacement des deux bassins supprimés (page 397).

- ***d'en déduire, le cas échéant, les mesures complémentaires qu'il est nécessaire de mettre en œuvre pour traiter l'ensemble des volumes d'eau concernés.***

4.2 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. 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. L'étude d'impact rappelle par ailleurs (page 185) 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).

Les inventaires floristiques et faunistiques ont été réalisés sur les sites des opérations « accès routier T2 » et « Midi ». Le site de l'opération « Midi », initialement occupé par des bâtiments et parkings déconstruits en 2017, présente peu d'intérêt en termes de biodiversité.

Le site de l'opération « accès routier T2 » est constitué de voiries, de la voie du RER, de délaissés de voirie, de pelouses, boisements et alignements d'arbres. L'enjeu écologique identifié pour ce site est la présence de deux stations d'une espèce végétale protégée, la Renoncule à petites fleurs. Aucune zone humide n'est présente sur les sites de ces opérations. Les mesures d'évitement et d'accompagnement proposées pour préserver cette espèce et assurer le maintien dans le temps de ces stations sont satisfaisantes⁴⁰.

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. À cet égard, il est souhaitable, par anticipation, que l'étude d'impact s'assure de la cohérence du projet avec les dispositions du projet de schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Roissy Pays-de-France en cours de finalisation⁴¹. Le projet de SCoT prévoit notamment la préservation d'une continuité écologique qui longe la partie nord de l'aéroport, dans l'enceinte de celui-ci.

Comme elle l'a déjà fait dans son avis précédent (dossier « Autorisation environnementale n°2 »), la MRAe recommande à nouveau d'indiquer 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.

Le secteur d'étude de l'opération « canalisation Marne » traverse un site du réseau Natura 2000⁴², la zone de protection spéciale (ZPS) « Boucles de la Marne », en fin de tracé sur environ 200 mètres, et deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)⁴³ : la ZNIEFF de type 1 « Vallée de la Beuvronne entre Claye-Souilly et Fresnes-sur-Marne », localisée

40 Deux mesures d'évitement seront mises en œuvre afin de préserver la Renoncule à petites fleurs sur le site de l'opération « accès routier T2 » : la première a consisté à modifier le tracé du projet routier pour éviter la destruction d'une des stations (mesure EV 10, page 484), l'autre vise à protéger la station en phase de chantier (repérage par un écologue et balisage – mesure EV 3, page 353). Une mesure d'accompagnement sera également mise en place pour permettre le maintien dans le temps de la population de cette espèce, en créant un espace d'environ 1 000 m² favorable à son expansion au niveau d'une des deux stations.

41 Projet de SCoT arrêté par le conseil communautaire de la communauté d'agglomération Roissy-Pays-de-France le 28 mai 2019. Avis délibéré de l'Autorité environnementale du CGEDD en date du 11 septembre 2019 : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190911_scot_roissy_77_95_delibere_cle017f22.pdf

42 Le réseau Natura 2000 est un réseau européen constitué de sites de grande valeur écologique. Il comprend les zones de protection spéciale (ZPS), désignées au titre de la directive « Oiseaux » et les zones spéciales de conservation (ZSC), désignées au titre de la directive « Habitats ».

43 L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type 1, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique, et les ZNIEFF de type 2, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

principalement au nord de l'emprise et qui sera traversée par la canalisation, et la ZNIEFF de type 2 « Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne » (carte page 180).

Des inventaires floristiques et faunistiques ont été réalisés. Le secteur est globalement composé de zones urbaines et de cultures, mais aussi d'ensemble de boisements humides et autres zones humides traversés de plusieurs cours d'eau plus ou moins canalisés. Le principal enjeu patrimonial retenu par l'étude d'impact est la présence d'habitats naturels patrimoniaux : il s'agit des secteurs de boisements humides, dont notamment une aulnaie près de la station d'épuration de Claye-Souilly et une frênaie située juste avant le rejet dans la Marne. L'opération « canalisation Marne » recoupe de nombreux fonds de vallée et plusieurs zones humides ont été identifiées, couvrant environ 22,5 hectares⁴⁴.

Plusieurs animaux d'espèces protégées ont été observés à proximité des emprises, notamment des oiseaux et des chauves-souris (dont la Pipistrelle de Nathusius, qui pourrait utiliser certains arbres comme gîte). Il n'a pas été mis en évidence d'espèce végétales protégées.

Des évolutions ont été apportées au projet, afin de préserver les milieux naturels : le linéaire de la canalisation évite notamment l'aulnaie, ainsi qu'une partie de la frênaie, et les emprises des travaux ont été revues à la baisse. Les travaux de débroussaillage éviteront la période de reproduction des oiseaux (mars à septembre), et les coupes d'arbres seront réalisées en période automnale, hors période de reproduction et d'hivernage des chauves-souris.

La réalisation des travaux de la canalisation Marne nécessite le défrichement d'environ 7,9 hectares. L'étude d'impact indique que les impacts permanents de l'opération « canalisation Marne » correspondent à la voie de maintenance, d'une largeur de 3 à 5 mètres, généralement implantée au droit de la canalisation, et à l'emprise de travaux des puits de sous-œuvre, estimée à 900 m² au maximum pour chaque puits. L'impact permanent concerne une surface de 1,6 hectares. L'opération aura également des impacts considérés comme temporaires compte tenu des modalités de remise en état envisagées (reconstitution des sols des tranchées), sur une surface évaluée à 6,6 hectares.

Certaines zones humides seront impactées, soit de manière permanente (21 400 m²), soit de manière temporaire (31 200 m²). Des mesures de compensation ont bien été prévues, sur une surface d'environ 62 000 m². Quatre sites de compensation ont été identifiés (carte page 445).

4.3 Les trafics aériens et routiers

Le nombre de mouvements d'avions s'est établi à 480 945 en 2018. La capacité de programmation a atteint 120 mouvements par heure à la saison d'été 2017. L'aéroport dispose de 301 postes de stationnement avions dont 139 au contact des terminaux⁴⁵.

L'étude d'impact indique (page 372) que les opérations « canalisation Marne » et « accès routier T2 » n'ont pas d'incidence sur les transports aériens, et que l'opération « Midi » accompagne la croissance des activités de fret aérien. Elle conclut que les trois opérations « *ne sont pas de nature à engendrer une augmentation du trafic aérien* » et présente les augmentations de trafic aérien attendues, qui sont identiques avec ou sans ces opérations. La croissance du nombre de mouvements commerciaux entre les horizons 2021 et 2025 est estimée à environ 6 %.

44 L'étude d'impact a initialement identifié six principales zones humides sur l'emprise de l'opération, représentant une superficie totale d'environ 21 hectares. Cette identification reposait sur le caractère cumulatif des critères pédologique et floristique (en secteur de végétation spontanée). Depuis la publication le 26 juillet 2019 de la loi n° 2019-773 portant création de l'Office français de la biodiversité, la caractérisation d'une zone humide repose à nouveau sur le caractère alternatif des critères pédologique ou floristique. Ces dispositions sont d'application immédiate. Dans le complément transmis en septembre 2019, le maître d'ouvrage explique qu'il a donc procédé à une évaluation complémentaire et caractérisé 1,4 hectares de zones humides complémentaires.

45 Chiffres au 31 décembre 2017 et fournis dans une configuration d'utilisation usuelle et simultanée des postes. Il existe d'autres configurations possibles pouvant faire varier ces valeurs. Ces données ne prennent pas en compte les postes avions de l'autorisation environnementale n°2 (page 88).

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 CDGVal⁴⁶. 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 deux sens confondus. 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 deux sens confondus.

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 2025).

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

Les impacts des opérations sur les trafics routiers en phase d'exploitation sont brièvement présentés (pages 368 à 371), pour les opérations « accès routier T2 » et « Midi ».

L'opération « Midi » accueillera environ 210 salariés. La majorité viendra travailler en voiture, d'une part parce que la plupart travailleront en horaires décalés, difficilement compatibles avec les horaires des transports en commun, d'autre part parce que la desserte en transport en commun de la zone cargo, limitée à une desserte en bus, est de qualité moyenne. Selon l'étude d'impact, l'impact de l'opération « Midi » se fait ressentir principalement sur la rue des Buissons dont le trafic pourrait croître de 2 %, ainsi que sur la rue de la Jeune Fille⁴⁷. 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 368).

L'opération « accès routier T2 » consiste à aménager les accès routiers principaux à l'ouest de la plate-forme aéroportuaire. Ces aménagements prennent en compte une augmentation de la capacité d'accès aux terminaux et sont dimensionnés pour permettre une meilleure fluidité des accès. L'étude d'impact indique que « *le trafic journalier sur l'entrée ouest de la plate-forme pourra connaître de légères augmentations de trafic de 4 % par rapport au scénario « fil de l'eau » 2024* » (c'est-à-dire sans le projet), « *compensée en partie par la baisse de trafic sur la bretelle depuis A1 Lille* ».

Les éléments repris dans l'étude d'impact sont insuffisants pour comprendre l'analyse effectuée, à la fois en termes de méthodologie (pas d'indication sur les comptages utilisés, pas de définition des heures de pointe, pas de scénario fil de l'eau présenté, pas d'analyse du stationnement, alors que ce point est identifié comme étant problématique) et d'informations apportées (analyse lacunaire de la situation actuelle, très peu d'éléments sur le trafic).

De plus, certains éléments sont à clarifier : carte des réserves de capacité avec de nombreuses difficultés visibles en heure de pointe du matin (HPM) (page 35), qui ne ressortent pas sur la carte des trafics 2018 en HPM (page 80) ; l'opération se justifie par l'engorgement de la circulation au niveau du T2⁴⁸ mais porte sur des aménagements en amont.

Enfin, les projets de développement du réseau routier (bouclage de la Francilienne) et des transports en commun (ligne 17 du Grand Paris Express, CDG express, création d'un transport en

46 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).

47 Ces axes ne sont pas localisés de manière lisible sur un plan. La MRAe précise que la rue des Buissons permet l'accès à la zone cargo depuis l'autoroute A1 en venant de Paris. La rue de la Jeune Fille est une rue adjacente au projet « Midi », au sein de la zone cargo, qui assurera l'accès aux futurs entrepôt et parking.

48 Les capacités des zones au contact (dépose minute et rampes d'accès aux parkings) constituent les points dictant la capacité générale des accès aux aéro-gares. (p 35)

commun en site propre (TCSP) sur la zone cargo) sont identifiés, mais sans toutefois indiquer le report modal qu'ils engendreraient.

La MRAe recommande de présenter une analyse complète des impacts du projet sur les trafics routiers.

Enfin, la MRAe observe que les travaux de modernisation du RER B se dérouleront de manière concomitante à ceux de l'opération « accès routier T2 ». Il conviendra d'accorder une attention particulière à ce sujet, puisque l'opération nécessite des travaux sur voie ferroviaire.

4.4 Le bruit

L'ambiance sonore actuelle autour du site de l'opération « accès routier T2 » a été évaluée grâce à une campagne de mesures acoustiques réalisée en février 2019, au niveau des bâtiments susceptibles de subir une augmentation de la gêne sonore (maison de l'environnement, bureau des douanes, bureau CTFE et Air France cargo⁴⁹). Les principales sources sonores proviennent des infrastructures terrestres (routières et ferroviaires), et dans une moindre mesure du trafic aérien et de l'activité des zones cargo (page 252). Avec des niveaux sonores mesurés compris entre 62 et 74 dB(A) en période diurne et entre 57 et 69 dB(A) en période nocturne, la zone d'étude est soumise à un environnement sonore dégradé. Au regard de la réglementation sonore⁵⁰, l'environnement sonore est « non modéré » excepté pour le point 1 (cf. plan de la page 253).

Des simulations numériques ont été menées afin d'évaluer l'impact sonore de l'opération « accès routier T2 », par comparaison entre un état référence (sans projet) et un état avec projet à l'horizon 2024. L'analyse des résultats montre un écart de moins de 2 dB(A) sur les bâtiments considérés impactés par l'opération⁵¹, hormis au droit de la maison de l'environnement qui va voir son environnement sonore se détériorer avec une augmentation à l'horizon 2024 des niveaux sonores comprise entre 2.6 et 8.2 dB(A) avec le projet, et des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires. Les façades de ce bâtiment seront donc protégées par des dispositifs de protection acoustique. L'étude d'impact indique qu'une campagne de mesures acoustiques sera réalisée sur les façades impactées, afin de déterminer les traitements à mettre en place (page 502).

L'ambiance sonore actuelle autour de l'opération « Midi » est présentée à l'aide des mesures acoustiques effectuées sur la zone cargo pour l'opération « Fret 5-6 » de la tranche 1 (située un peu plus au sud que l'opération « Midi »). L'analyse des résultats montre un environnement sonore bruyant de jour comme de nuit avec des niveaux sonores compris entre 67 et 75 dB(A). L'ambiance sonore est liée à l'activité de la plate-forme et aux bruits des avions au sol et en vol (page 261). L'impact sonore lié à l'opération « Midi » n'est pas analysé (le chapitre relatif aux incidences sur le bruit en phase exploitation, pages 494 à 502, ne présente que les impacts sur l'IGMP et ceux liés à l'opération « accès routier T2 »).

Les nuisances sonores liées au chantier ont été prises en compte pour les riverains (situés à plus de 300 mètres de la plate-forme) et le personnel du chantier (page 357), et des mesures de réduction sont prévues. Cependant, l'impact sonore pour les employés de la plate-forme n'a pas été étudié. La MRAe note que le guide « Bruits des chantiers »⁵² recommande de faire réaliser par le

49 L'implantation de ces bâtiments n'est pas précisée dans le chapitre sur l'état initial, seuls les points de mesures sont localisés (plan de la page 253). Toutefois, les plans des points récepteurs et les tableaux des pages 498 à 502 (chapitre relatif aux incidences) permettent de les repérer.

50 Arrêté du 5 mai 1995 relatif à la limitation du bruit des infrastructures routières. D'après cette réglementation, les niveaux sonores maximaux que la nouvelle infrastructure devra respecter diffèrent selon que l'environnement sonore préexistant est « modéré » ou « non modéré » (cf. tableau de la page 494).

51 D'après la réglementation, lorsqu'une modification de voirie existante conduit à une augmentation des niveaux sonores inférieure à 2 dB(A), elle est jugée « non significative » et aucune valeur maximale admissible ne s'applique.

52 Guide « Bruits des chantiers – Missions incombant aux acteurs d'une opération de construction pour limiter les nuisances » du conseil national du bruit (CNB) de juin 2013, disponible sur leur [site](#).

maître d'ouvrage une étude d'évaluation du risque de gêne des riverains et/ou une étude de sensibilité de l'environnement du chantier.

4.5 La qualité de l'air

La qualité de l'air aux abords et sur la plate-forme aéroportuaire est présentée (pages 115 à 122). 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 SURVOL⁵³, est comparable à celle observée en région Île-de-France. Les concentrations en dioxyde d'azote et en particules PM10⁵⁴ ne respectent pas les seuils réglementaires⁵⁵ 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-forme⁵⁶ est, selon l'étude d'impact de l'ordre de 30 à 35 % pour les oxydes d'azote, et négligeable pour les particules PM10.

Les impacts liés au chantier sur la qualité de l'air sont pris en compte dans l'étude d'impact (page 357) concernant les polluants émis par les engins de chantier et l'envol de poussières. L'étude d'impact n'indique pas si le cahier des prescriptions environnementales de chantier, qu'il s'est engagé à imposer aux entreprises présentes sur le site, respecte les préconisations du SRCAE⁵⁷ d'Île-de-France et notamment l'objectif « URBA 1.4 » qui demande de prévoir, dans les opérations d'aménagement, la mise en application des critères de chantiers propres ainsi que la mesure d'accompagnement n°7 du plan de protection de l'atmosphère (PPA) qui prévoit de réduire les émissions de particules dues aux chantiers.

En phase d'exploitation, l'opération « accès routier T2 » comporte selon l'étude d'impact des incidences positives sur les voies routières par rapport à la situation actuelle en offrant une meilleure lisibilité de la desserte aéroportuaire et une meilleure fluidité des accès. Concernant les émissions de gaz à effet de serre dues au trafic routier, l'étude d'impact indique que les infrastructures routières subiront une évolution du trafic moyen journalier à terme (horizon 2025) de plus de 5 % mais inférieure à 10 % (page 376). Ainsi, l'opération n'a pas fait l'objet d'une évaluation des incidences sur la qualité de l'air en considérant qu'il se situe en dessous du seuil (10 %) donné par la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n°2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sanitaires de la qualité de l'air dans les études d'impact d'infrastructures routières. L'étude d'impact conclut que l'opération n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air.

53 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 plate-forme 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 118).

54 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.

55 NO2 : valeur limite annuelle 40 µg/m³, PM10 : valeur limite annuelle et objectif de qualité fixés respectivement à 40 et 30 µg/m³ (p119)

56 Abords de la plate-forme : proximité immédiate et jusqu'à 1 kilomètre autour de la plate-forme (page 121).

57 SRCAE : schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.

La MRAe rappelle que la circulaire du 25 février 2005 a été révisée par la note technique⁵⁸ du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Cette dernière ne définit plus de seuil d'évolution de trafic pour évaluer l'incidence d'un projet sur la qualité de l'air et renvoie au guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du Cerema qui énonce le principe de proportionnalité des études : « *Les études relatives à la qualité de l'air et à la santé doivent être menées à toutes les étapes d'élaboration du projet, en gardant en mémoire le principe de proportionnalité : le contenu des études doit être adapté à la nature du projet (création de tronçon routier, aménagement sur place d'une infrastructure existante.), aux enjeux locaux en termes de qualité de l'air et de santé des populations et aux incidences prévisibles du projet sur ces enjeux. Les différents paramètres permettant d'apprécier l'importance des enjeux au regard de la qualité de l'air sont notamment : les trafics attendus sur l'infrastructure, la présence de populations, d'usages et d'activités sensibles à proximité directe, la présence de zones où les concentrations en polluants sont déjà élevées (coexistence d'autres sources de pollution) ».*

Pour la MRAe cette appréciation doit porter sur le projet dans son ensemble et pas seulement sur chaque opération élémentaire

La MRAe recommande, au vu des niveaux de pollution observés sur la plate-forme aéroportuaire, de compléter l'étude d'impact du projet par une étude de l'incidence sur la qualité de l'air en exploitant la note du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

4.6 Risques naturels et technologiques

Le territoire d'Annet-sur-Marne est concerné par un risque de mouvement de terrain lié à la présence d'anciennes carrières à ciel ouvert, de carrières abandonnées dans le gypse et à l'existence possible de cavités dues à la dissolution du gypse, ainsi que par un risque d'inondation par débordement de la Marne. Cela concerne l'opération « canalisation Marne »

S'agissant du risque de mouvement de terrain, le tracé de la canalisation est concerné par un zonage « bleu », correspondant à une zone « *modérément exposée dans les secteurs de gypse où des dissolutions sont susceptibles de se produire* » (page 272). Une étude géotechnique a déjà été menée pour définir les modalités de réalisation de la canalisation, elle sera complétée par un programme de reconnaissance complémentaire, qui précisera les dispositions constructives adaptées au terrain et au projet (cf. mesure RED 4 « *Réalisation des prescriptions de l'étude géotechnique préalable adaptées à la géologie du site (Canalisation Marne)* », page 344).

Le risque d'inondation fait notamment l'objet d'un plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Vallée de la Marne, approuvé en 2009. Le PPRI permet l'implantation de canalisations en zone inondable, sous réserve d'assurer la conservation des volumes d'expansion des crues (page 268). Le rejet de la canalisation s'effectuant dans la Marne, le tracé traverse la zone inondable (section en fin de tracé, où la canalisation longe la route départementale RD404 par l'est). Afin de réduire la hauteur des remblais en zone inondable et donc les volumes pris à la crue, il est prévu sur une section de 280 mètres la mise en place d'un ouvrage en béton de section rectangulaire (« dalot »), au lieu d'une canalisation en fonte de section ronde et nécessitant un remblai de couverture (page 31, et mesure RED 22 « *Ouvrage cadre pour limiter la hauteur* », page 510). Des zones de décaissement seront également réalisées dans la zone inondable de la Marne pour compenser les volumes de remblais. Au final, le projet présentera un bilan positif en termes de décaissement (c'est-à-dire qu'il prévoit plus de volumes de décaissement que ceux exigés par le PPRI, cf. pages 515 et 516).

58 Cette note s'applique aux projets de l'État, elle indique que les autres maîtres d'ouvrage peuvent s'en inspirer et qu'elle constitue par ailleurs une aide à l'examen des études d'impact pour les services en charge de leur instruction environnementale.

Sur le fond, la prise en compte du risque d'inondation et du PPRI par le projet n'appelle pas de remarque de la MRAe. Sur la forme, les informations apportées dans l'étude d'impact à ce sujet (pages 502 à 516) sont difficiles à appréhender pour un lecteur non spécialiste et nécessite un complément de vulgarisation .

Le risque de rupture de barrage du bassin des Renardières est brièvement évoqué dans la présentation de l'opération « canalisation Marne » (page 18), mais ne fait l'objet d'aucun développement dans l'étude d'impact⁵⁹. Or ce risque de rupture qui impose de maintenir un niveau de remplissage bas du bassin est l'une des principales motivations de l'opération, S'il persiste en tout ou partie après les travaux réalisés en 2018, la présentation de ce risque doit donc être développée dans l'étude d'impact

La MRAe recommande de présenter le risque lié à la rupture du barrage du bassin des Renardières et les contraintes qu'il implique dans la gestion du plan d'eau.

Des canalisations de transport de gaz à haute pression et d'hydrocarbures sont présentes sur la plate-forme aéroportuaire, à proximité des opérations « accès routier T2 » et « Midi ». L'étude d'impact rappelle (pages 358, 557) qu'afin de prévenir les risques d'endommagement des canalisations de transport, les travaux seront conduits dans le respect de la procédure de DT/DICT⁶⁰ définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011.

Enfin, la MRAe relève que le tracé de la canalisation Marne longe l'installation de stockage de déchets de la société ECT à Annet-sur-Marne (en particulier au niveau du fossé de Montigny). L'étude d'impact n'indique pas si les travaux risquent de déstabiliser les talus sur lesquels reposent les déchets.

La MRAe recommande de préciser si les travaux d'implantation de la canalisation sont de nature à compromettre la stabilité des talus sur lesquels repose l'installation de stockage de déchets à Annet-sur-Marne, longée par le projet de canalisation Marne et les éventuelles mesures prises pour prévenir ce risque .

4.7 Pollution des sols

La base de données BASIAS⁶¹ recense un ancien site industriel sur l'emprise de l'opération « Midi ». Il s'agit d'un ancien bâtiment de la société IBM, qui a été démolie, dans lequel ont été exercées deux activités potentiellement polluantes : fabrication, réparation et recharge de piles et d'accumulateurs électriques et compression, réfrigération. Des investigations de terrain ont été réalisées en 2014 afin de caractériser la qualité des sols⁶². L'étude d'impact indique la présence dans les sols de traces en COHV⁶³ et en HCT⁶⁴, avec « des teneurs mesurées très faibles et ne représentant pas un impact significatif » (page 288). Elle conclut que « la zone est compatible avec le même type d'usage que l'usage passé, industriel ».

La MRAe relève que les résultats présentés font état de trois sondages de sols uniquement et d'aucun prélèvement de gaz du sol, . Le diagnostic des sols n'a pas été réalisé conformément à la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués d'avril 2017 en matière de représenta-

59 *A minima*, les principales conclusions de l'étude de danger de la digue, les conséquences sur le milieu aval d'une rupture et les obligations qui en découlent pour le bassin des Renardières devraient être développées.

60 Les travaux prévus à proximité de canalisations et réseaux enterrés doivent être déclarés à leurs exploitants, avant leur exécution, au moyen de la déclaration de projet de travaux (DT) par le maître d'ouvrage, et la déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) par l'exécutant des travaux.

61 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.

62 Cette étude de la pollution des sols de 2014 n'est pas jointe en annexe au dossier.

63 COHV : composés organiques halogénés volatils.

64 HCT : hydrocarbures totaux.

tivité de l'échantillonnage (postérieure aux investigations) . De plus, l'étude conclut à la compatibilité des sols pour un usage industriel alors que l'opération « Midi » prévoit également l'aménagement de bureaux sur un peu plus de 2 000 m².

La MRAe recommande, pour ce qui concerne l'opération « Midi », de compléter le dossier conformément à la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués d'avril 2017 en termes de représentativité de l'échantillonnage, en tenant compte d'un usage de bureaux.

Pour les trois opérations, les volumes de déblais et remblais de terres ont été estimés (pages 360 à 362) :

- Opération « canalisation Marne » : le volume de déblais a été estimé à environ 83 000 m³, dont une partie pourra être réutilisée en remblais. Les besoins en remblais de l'opération ont été estimés à environ 49 400 m³ (cf. page 360)⁶⁵ ;
- Opération « accès routier T2 » : 424 000 m³ de déblais et un volume identique de remblais sont prévus. À ce stade d'étude, tous les déblais seront réemployés dans les emprises de l'opération (remblais routiers et des ouvrages d'assainissement, modelés paysagers), qui vise l'équilibre déblais/remblais ;
- Opération « Midi » : les déblais correspondent aux fondations, aucun besoin en remblais n'est à noter.

La MRAe rappelle qu'en cas de réutilisation ou de maintien sur place de terres polluées, il convient de s'assurer de la compatibilité des sols avec les usages futurs tel que décrit dans la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués d'avril 2017.

5 Justification du projet retenu

L'étude d'impact présente les solutions de substitution envisagées et les raisons des choix retenus dans un chapitre dédié (pages 45 à 53), pour chacune des trois opérations.

Pour l'opération « canalisation Marne », les variantes de tracé envisagées sont indiquées et un tableau d'analyse multi-critères, portant notamment sur les impacts environnementaux des différents variantes, a été établi. Deux solutions variantes envisagées et écartées sont également rappelées dans la description du projet (« Contexte et objectifs de l'opération », pages 18 et 19) : station d'épuration capable de traiter les polluants hivernaux (faisabilité non démontrée), rejet dans le canal de l'Ourcq (débit du canal estimé trop faible).

Le risque de rupture du barrage des Renardières imposant de maintenir un niveau de remplissage bas du bassin est l'une des principales contraintes qui dimensionnent l'opération. Si ce risque est significativement réduit après les travaux sur le barrage réalisés en 2018, la motivation initiale de maintenir un niveau de remplissage bas disparaît. Ce choix étant toutefois maintenu, il doit pour la MRAe être justifié au regard de solutions alternatives envisageables de régulation du débit à l'exutoire vers le bassin de la Marne et donc des caractéristiques de l'opération

La MRAe recommande, si le risque lié à la rupture du barrage du bassin des Renardières a été réduit, de présenter les justifications du choix de maintenir le niveau du bassin le plus bas possible au regard de solutions alternatives de conception de l'exutoire de la plate forme.

Pour l'opération « accès routier T2 », les différentes solutions étudiées sont également présentées. Elles ont principalement porté sur des fonctionnements différents, en termes d'organisation des accès aux différents terminaux.

65 Des estimations très différentes – 900 m³ de remblais, aucun déblai – sont indiquées à la page 43 de l'étude d'impact, elles ont cependant été corrigées dans le complément transmis en septembre 2019.

Pour l'opération « Midi », l'étude d'impact indique qu'elle n'a pas donné lieu à l'élaboration de variantes sur la localisation et les caractéristiques du projet, mais à des adaptations mineures (accès, mise en place d'un bassin de rétention)

6 Analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique des principaux sujets traités dans l'étude d'impact et dans les rapports d'évaluation environnementale de mise en compatibilité des PLU.

Le résumé non technique de l'étude d'impact (qui fait l'objet d'un document séparé) reprend de manière cohérente les informations apportées dans l'étude d'impact⁶⁶. Toutefois, la description des opérations est succincte et ne fait pas référence au plan stratégique de développement du groupe ADP qui constitue le projet objet de l'étude d'impact actualisée. L'état initial de l'environnement et l'analyse des effets des trois opérations sont globalement bien synthétisés, en dépit d'une présentation un peu ardue (sous forme de tableaux, sans illustrations).

Les résumés non techniques des rapports d'évaluation environnementale des mises en compatibilité des PLU figurent au début du chapitre 6 de ces rapports. Les résumés sont cohérents avec l'évaluation environnementale menée. La nature de la mise en compatibilité (qui consiste principalement en un changement de règlement sur les zonages Nzh, Azh et Na) y est présentée de manière quasi anecdotique (en fin de paragraphe « Justification de la mise en compatibilité »), ne permettant pas la compréhension du dossier.

La MRAe recommande, pour les résumés non techniques, de :

- **de présenter comment les opérations projetées s'insèrent dans le plan stratégique de développement du groupe ADP ;**
- **de développer la présentation de la mise en compatibilité des PLU des trois communes concernées ;**
- **le cas échéant, d'actualiser les résumés non techniques selon la prise en compte de ses remarques dans le corps de l'étude d'impact et des rapports d'évaluation environnementale.**

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, ainsi que sur celui de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

66 La MRAe note toutefois une incohérence avec l'étude d'impact, sur les transports aériens : le résumé indique que « la réalisation des opérations conduira à une augmentation des mouvements commerciaux de l'ordre de + 0,9 % du trafic aérien global » – page 30/40 du résumé non technique – alors que l'étude d'impact indique une augmentation nulle.