



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le 21 JUIL. 2014

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-914-14

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de canalisations de
transfert des eaux pluviales vers le réseau d'eaux pluviales sur
l'Aéroport Paris-Charles de Gaulle
(Seine-Saint-Denis).**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de canalisations d'eaux pluviales sur l'aéroport de Paris Charles de Gaulle. Cette opération est portée par Aéroport de Paris (ADP) et s'inscrit dans un plan d'actions de gestion des eaux pluviales (bassin versant de la Marne). Cette opération concerne les communes de Mitry-Mory et Tremblay-en-France et constitue la première des deux phases d'un même projet.

Le projet consiste à améliorer la gestion des eaux pluviales d'ADP. Il prévoit la récupération des eaux de ruissellement des pistes chargées en produit de dégivrage et leur détournement du bassin d'écêtement des pluies « Les Renardières » dans lequel elles sont actuellement rejetées. Ce projet améliore la qualité des eaux déversées.

La première phase comprend la réalisation de deux canalisations, d'une part, entre la partie amont du Bassin des Renardières et l'exutoire d'eaux usées de la plate-forme aéroportuaire et, d'autre part, entre un bassin de stockage (bassin B2) et le même exutoire. Elle inclut également le doublement de la canalisation existante entre l'exutoire et le raccordement au réseau de la DEA 93.

L'étude d'impact est complète et l'ensemble des thématiques de l'environnement est traité. L'étude aurait dû toutefois davantage mettre en avant l'enjeu principal, à savoir les eaux superficielles et la qualité du milieu récepteur.

Le projet comporte également une seconde phase optionnelle relative à la construction d'une canalisation entre l'exutoire actuel de la plate-forme aéroportuaire, à l'aval du bassin des Renardières, et la Marne. Neuf communes, situées au sud est de l'aéroport, sont concernées. Ces territoires traversés par les variantes du projet de tracé sont susceptibles de présenter un intérêt écologique, patrimonial et paysager. Par conséquent, l'autorité environnementale apprécierait que les critères de mise en œuvre de cette seconde phase soient explicités.

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE modifiée du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de canalisations des eaux pluviales est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 32° du tableau annexé à cet article).

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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

Cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet de canalisations d'eaux pluviales sur l'aéroport Paris Charles de Gaulle est une opération portée par ADP. Il s'inscrit dans un plan d'actions de gestion des eaux pluviales (bassin versant de la Marne). Cette opération constitue la première des deux phases d'un même projet.

Le projet consiste à améliorer la gestion des eaux pluviales d'ADP. Il est prévu notamment de récupérer les eaux de ruissellement des pistes chargées en produit de dégivrage (en glycol notamment) et leur détournement du bassin d'écrêtement des pluies « Les Renardières » dans lequel elles sont actuellement rejetées. Ce bassin doit en effet conserver un rôle d'écrêtement des événements pluvieux exceptionnels et doit donc pouvoir être vidangé régulièrement pour éviter les surverses. Or actuellement, ce bassin joue le rôle de stockage des eaux de ruissellement des pistes avec rejet au milieu naturel. Ce fonctionnement inadéquat fait actuellement l'objet de demandes régulières de dérogation auprès du service police de l'eau notamment au regard de la qualité de l'eau dégradée rejetée au milieu.

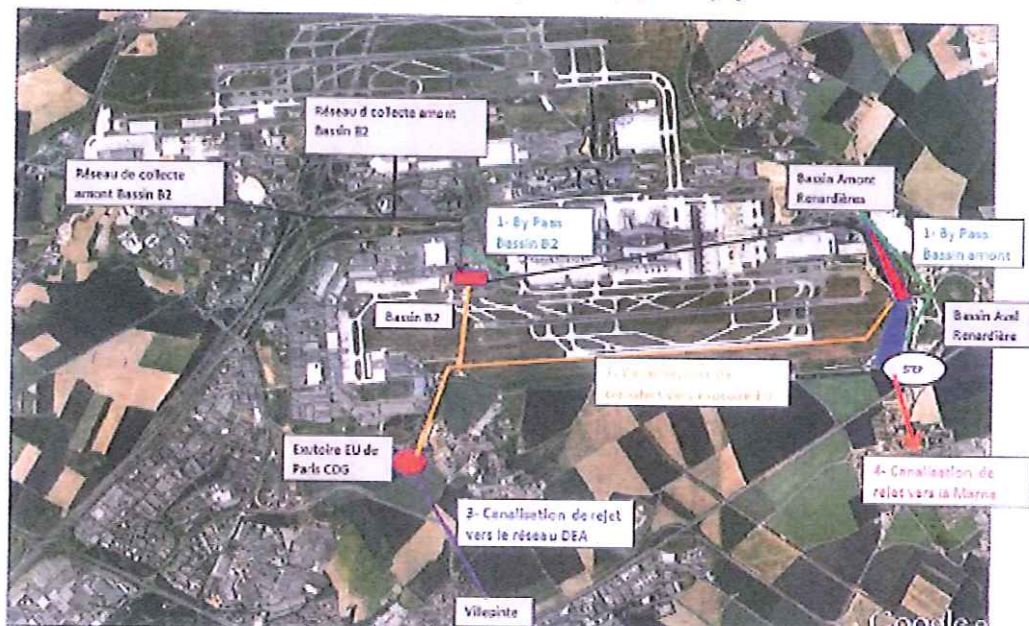
Il est prévu deux types de récupération de produits de dégivrage. D'une part, la récupération des fondants dans des bassins de stockage sur les aires même de dégivrage avant incinération des produits. Et d'autre part, concernant les résidus de ces produits dans les pluies lessivantes et sachant que ce sont les premières lames d'eau ruisselées qui sont les plus chargées (15 mm voire 60 mm), il est prévu une ségrégation des eaux de pluie, notamment la récupération des eaux chargées et stockées dans le bassin B2 et la récupération des eaux avant rejet dans le bassin des Renardières. Ces eaux sont ensuite acheminées respectivement par deux canalisations à créer à savoir la canalisation n°1 (à l'aval du Bassin B2) et la canalisation n°2 (en amont du bassin des Renardières).

La première phase comprend la réalisation de la canalisation (n°2) entre la partie amont du Bassin des Renardières et l'exutoire d'eaux usées de la plate-forme aéroportuaire, dit EU 45, ainsi que la réalisation de la canalisation (n°1) entre le bassin (B2) et l'exutoire EU 45, sans oublier le doublement de la canalisation existante entre le point EU 45 et le raccordement au réseau de la DEA 93. Plus à l'aval, cette canalisation permet un rejet dans les réseaux du SIAAP puis un traitement par les stations d'épuration du SIAAP : la Morée et Seine Aval.

La seconde phase du projet est présentée comme une phase optionnelle qui concerne la construction d'une canalisation entre l'exutoire actuel de la plate-forme aéroportuaire à l'aval du bassin des Renardières (au niveau de la Réneuse), et la Marne. Le déclenchement de cette phase dépendrait de l'évaluation des bénéfices attendus de la première phase. L'étude d'impact n'apporte pas de précisions sur les bénéfices attendus et sur les critères de mise en œuvre de la phase 2.

La première phase fait l'objet d'un périmètre d'étude centré sur Mitry Mory et Tremblay-en-France. Le périmètre de la seconde phase est beaucoup plus large englobant également les sept autres communes suivantes : Roissy-en-France, Epiais -Les Louvres, Tremblay-en-France, Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Mitry Mory, Gressy, Claye Souilly et Annet-sur-Marne. Ces trois dernières communes sont notamment concernées par la seconde phase du plan d'actions de gestion des eaux pluviales.

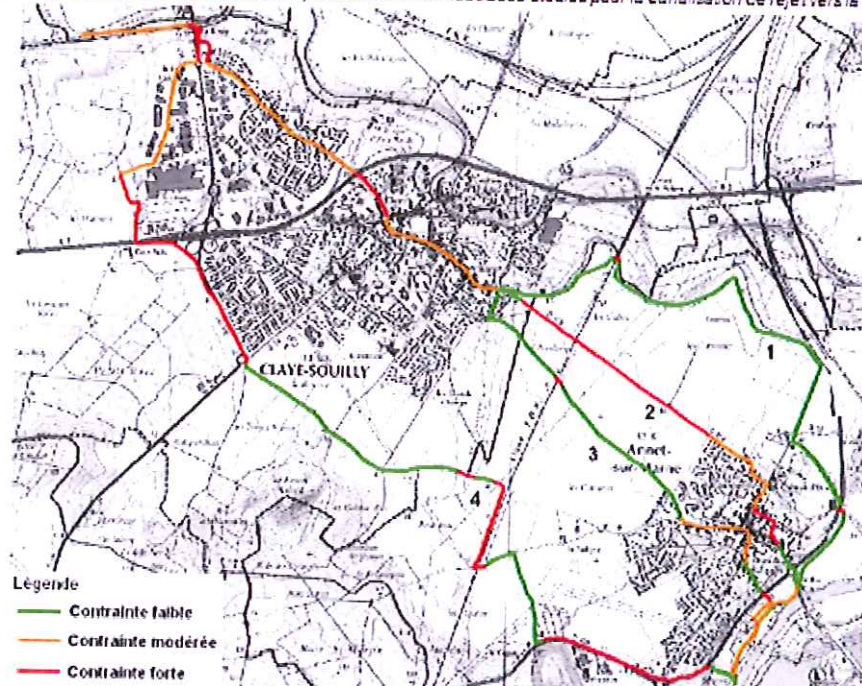
Localisation des différentes composantes du projet de ségrégation



Source : Plan d'actions - Gestion des eaux pluviales de l'aéroport Paris-CDG (bassin versant Marne) - ADP Juin 2013

Travaux de phase 1 du projet [Source : Étude d'impact]

Carte de synthèses des contraintes techniques attendues sur les tracés étudiés pour la canalisation de rejet vers la Marne



Source : aéroports de Paris

Travaux de phase 2 du projet [Source : Étude d'impact]

2. L'analyse des enjeux environnementaux et les effets du projet

Concernant la première phase des travaux, le périmètre d'étude limité aux secteurs de Mitry-Mory et Tremblay-en-France ne recoupe pas de secteurs présentant des enjeux environnementaux de type paysager, écologique, patrimonial, archéologique, ou liées à la présence d'autres enjeux comme la présence de canalisations enterrées par exemple. Les principales thématiques environnementales sont abordées y compris les effets cumulés et la phase chantier. Le projet de réalisation des canalisations n°1 et 2, qui nécessite la réalisation de tranchées le long de voies de circulations existantes, n'est pas non plus susceptible de porter atteinte au milieu physique et naturel, ni au paysage. La réglementation sur les découvertes fortuites en matière archéologique est bien rappelée. Le projet n'est pas non plus susceptible d'incidence en termes de bruit ou de qualité d'air.

Il découle de l'analyse de l'étude d'impact que l'enjeu environnemental principal réside dans la qualité des eaux de ruissellement rejetées par la plate-forme aéroportuaire et la préservation du milieu naturel. De ce point de vue, le projet améliore la qualité des eaux déversées par le bassin de rétention des Renardières puisque ce dernier ne recevra plus des eaux de lessivage des pistes contenant des produits de dégivrage.

Bien que l'étude d'impact soit complète, elle aurait dû toutefois davantage mettre en avant les enjeux principaux que sont les eaux pluviales, leur qualité et le milieu récepteur. Concernant les travaux de 1ère phase (sur les secteurs de Mitry-Mory et Tremblay), il aurait été par exemple apprécié que soient fournies plus de précisions sur le dimensionnement du bassin B2. Il aurait aussi été apprécié que soient fournies des précisions sur l'éventuelle toxicité des glycols sur l'homme et l'environnement justifiant que

ces derniers soient détournés du bassin des Renardières (et donc du milieu naturel) pour être dirigés vers les stations d'épuration du SIAAP.

L'autorité environnementale relève les points de vigilance suivants qui devront faire l'objet d'un développement dans l'étude d'impact actualisée de la seconde phase du projet si celle-ci est mise en œuvre :

- le projet de détournement des eaux du bassin via de très longues canalisations depuis le bassin des Renardières vers la Marne devra faire l'objet de justifications notamment au regard d'autres solutions qui auraient pu être proposées (par exemple l'infiltration, un rejet dans un cours d'eau à proximité du bassin, etc) ;
- les projets de tracés présentés dans le présent dossier devront faire l'objet d'un examen approfondi au regard d'éventuelles interférences avec des enjeux environnementaux comme des enjeux écologiques (zones humides, etc.), paysagers et patrimoniaux ;
- concernant les zones humides, il est rappelé que les enveloppes d'alerte consultables sur le site de la DRIEE ne sont pas exhaustives et ne peuvent à elles seules permettre de conclure à l'absence de zones humides au niveau des secteurs concernés par les différents tracés envisagés pour la future canalisation.

L'autorité environnementale note que compte tenu de la faible profondeur de la nappe par endroit, le dossier envisage un pompage permettant un rabattement de la nappe pour les besoins du chantier. Elle privilégie un rejet dans le réseau des eaux pluviales plutôt que dans le réseau des eaux usées. Ces prélèvements et rejets sont susceptibles, quel que soit la phase de travaux considérée, de relever d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau.

3. L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique doit donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique des sujets et enjeux traités dans l'étude d'impact. Le résumé de l'étude répond à cet objectif.

4. Information, Consultation et participation du public

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

Le préfet de région, autorité environnementale

Pour le Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris, et par délégation
l'Adjoint au Préfet, Secrétaire Général
pour les affaires régionales

Paul-Emanuel GRIMONPREZ