



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Cadrage préalable sur l'évaluation environnementale du  
projet « densification Est de Paris Charles de Gaulle » au  
Mesnil-Amelot et à Mitry-Mory (77)  
Demande présentée par Aéroport de Paris  
en qualité d'aménageur**

**Avis adopté après consultation électronique du 7 mars 2025**

**N°MRAe ACPIF-2025-005**

# Sommaire

Sommaire.....	2
Préambule.....	3
Cadrage préalable.....	5
<b>1. La saisine et son contexte.....</b>	<b>5</b>
1.1. La demande formulée par le maître d'ouvrage.....	5
1.2. La description sommaire du projet.....	5
1.3. Le contexte spécifique au projet.....	10
1.4. Les enjeux définis par le maître d'ouvrage.....	10
<b>2. Réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par le maître d'ouvrage 10</b>	
2.1. Pertinence des études acoustique, GES et qualité de l'air.....	10
2.2. Années prises en considération pour l'état initial et horizon du projet.....	11
2.3. Les nuisances sonores.....	12
2.4. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le climat.....	13
2.5. la qualité de l'air (état initial de 2019).....	14
<b>3. Points d'attention supplémentaires identifiés par l'Autorité environnementale.....</b>	<b>15</b>
3.1. La biodiversité.....	15
3.2. La gestion des eaux.....	15
3.3. La pollution des sols.....	16
3.4. Les énergies.....	16
3.5. La surchauffe urbaine.....	17
3.6. La phase de travaux.....	18

# Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé 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<sup>1</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil 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.

\* \* \*

Conformément à l'article L.122-1-2 du code de l'environnement et sans préjudice de sa responsabilité quant à la qualité de l'évaluation environnementale, le maître d'ouvrage peut solliciter l'autorité environnementale<sup>2</sup> pour rendre un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale a été consultée par voie électronique le 7 mars 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis de cadrage préalable sur le projet précité.

Sur la base des travaux préparatoires et sur le rapport de Philippe SCHMIT, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme, mais sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans l'évaluation environnementale qui devra être menée par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration de son plan. Il vise à améliorer la conception du plan ou du projet sur des enjeux relatifs à son élaboration. Il est mis à disposition du public.**

---

<sup>1</sup> L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

<sup>2</sup> L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement).

# Sigles utilisés

<b>Sigle</b>	signification
<b>ACV</b>	Analyse de cycle de vie
<b>APM</b>	(Automated people mover) Système de transport automatisé de personnes
<b>Drieat</b>	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports
<b>ERC</b>	Éviter, réduire, compenser
<b>GES</b>	Gaz à effet de serre
<b>L<sub>den</sub></b>	(Level day-evening-night) Indicateur qui représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée
<b>L<sub>n</sub></b>	Niveau de bruit moyen en période nocturne (22h – 6h)
<b>PAC</b>	Porter à connaissance de l'État
<b>PFAS</b>	Substances per- et polyfluoroalkyles
<b>RE2020</b>	Réglementation environnementale applicable
<b>SSR</b>	Solution de substitution raisonnable

# Cadrage préalable

Le cadrage préalable est défini par l'article L. 122-1-2 du code de l'environnement. Il permet à un maître d'ouvrage de solliciter un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact.

Il est rappelé ici que le maître d'ouvrage doit se conformer aux règles de l'évaluation environnementale mentionnées aux articles R. 122-4 et suivants du code de l'environnement. Une attention particulière devra être portée à la phase chantier et à la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement.

Le maître d'ouvrage doit également veiller à une description précise des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement ; cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et sur la santé humaine, et à défaut, les compenser.

## 1. La saisine et son contexte

### 1.1. La demande formulée par le maître d'ouvrage

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis par Groupe ADP, ex-Aéroport de Paris, maître d'ouvrage, d'une demande de cadrage préalable de l'évaluation environnementale du projet « Densification Est de Paris Charles de Gaulle » au Mesnil-Amelot et à Mitry-Mory (77), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 27 janvier 2025.

### 1.2. La description sommaire du projet

Le projet est situé au Mesnil-Amelot et à Mitry-Mory en Seine-et-Marne. La description qui suit est extraite du dossier du maître d'ouvrage.

*« Le projet de Densification Est de Paris Charles-de-Gaulle, selon le maître d'ouvrage, comprend trois composantes. Ce projet a pour objectif principal de connecter les 6 postes avions situés sur l'aire Agen (projet déjà autorisé par l'AE2 [autorisation environnementale n°2]) et mis partiellement en exploitation à l'été 2024. Les voyageurs se rendent actuellement à ces postes avions depuis les terminaux existants grâce à des bus internes à la plateforme et rejoignent les avions au moyen d'escaliers d'embarquement. Le projet de densification Est permettra un accès facilité pour les voyageurs et employés aux avions sur les aires Agen avec la prolongation du métro automatique (APM LISA) et la réalisation de la jetée d'embarquement permettant un accès direct aux avions. Le doublement du poste électrique 225kV permettra une augmentation de puissance électrique pour ces installations.*

*Le projet de Densification Est n'implique pas la création de capacité aéronautique nouvelle et n'aura aucune incidence sur le trafic aérien.*

*L'ensemble de ces composantes permet de la création d'une nouvelle zone satellite, qui a pour vocation de développer une zone d'embarquement/débarquement au contact reliée par un système de transport automatique, sans devoir se déplacer par d'autres modes de transport de transit.*

-  Jetée d'embarquement (Aire AGEN)
-  Extension transport (APM LISA)
-  Poste Haute Tension
-  Plateforme aéroportuaire
-  Commune
-  Département



Figure 1: localisation des composants de la densification Est (source dossier du maître d'ouvrage)

- Composante 1 : création d'une jetée d'embarquement et de débarquement à l'Est des aires Agen.

L'objectif est de créer une zone d'embarquement et débarquement pour les voyageurs se rendant sur les 6 postes avions mis partiellement en service en 2024. Cette jetée sera constituée d'une zone d'embarquement et de débarquement, de blocs sanitaires, de banques d'embarquement, de zones d'attente, de circulations notamment horizontales et de différents services et commerces. Une zone nodale est également prévue au sud du projet de jetée d'embarquement afin de servir de liaison entre la future station de l'APM LISA (voir opération 2 ci-dessous). L'emprise majeure de la jetée est déjà artificialisée dans le cadre de l'autorisation environnementale n°2. Des mesures répondant à la démarche ERC seront mises en place vis-à-vis des impacts sur la zone d'évitement définie dans l'AE2.



Figure 2: illustration d'une jetée d'embarquement (source dossier maître d'ouvrage)

- Composante 2 : prolongement du système de transport automatisé.

L'objectif est de créer un prolongement sur 500 m environ de la liaison existante APM LISA (système de transport automatisé de personnes en Zone Réservée) entre le satellite S4 (situé à proximité des terminaux T2EF) et du terminal T2G. Une nouvelle station au niveau des aires Agen est prévue afin de desservir la future jetée d'embarquement/débarquement et les postes avions des aires Agen (composante 1).



Figure 3 : plan d'implantation du projet d'APM Lisa (source dossier du maître d'ouvrage)

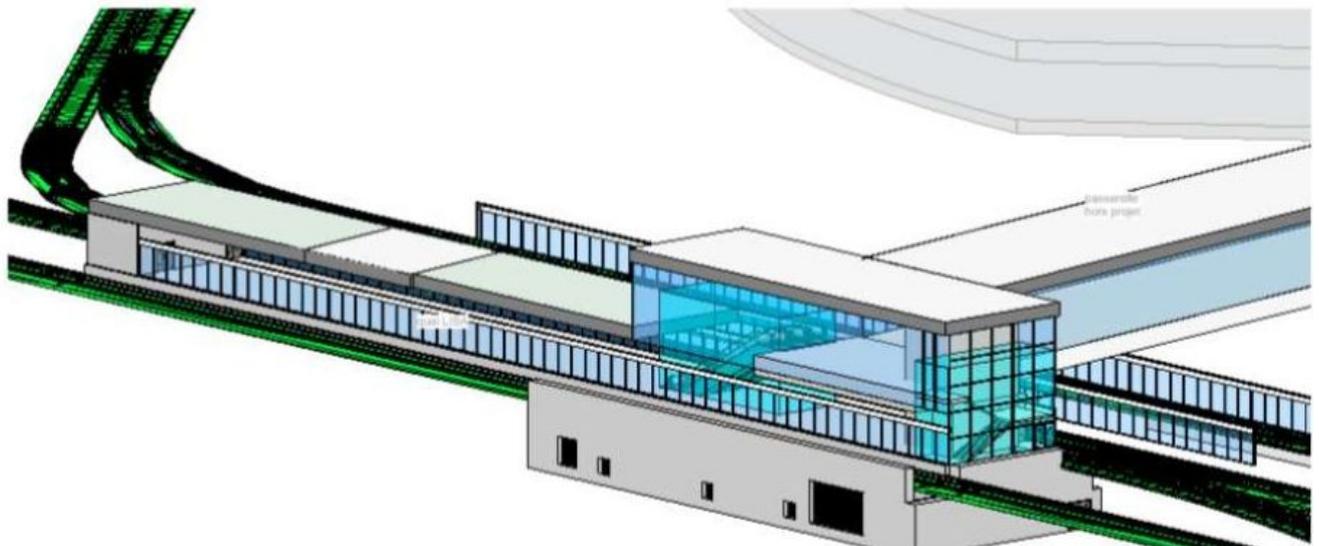


Figure 4 : plan 3 D de la gare (source dossier du maître d'ouvrage)

### - Composante 3 : renforcement de la capacité électrique en CTFEbis

L'objectif est de renforcer la capacité électrique de la plateforme, en lien avec l'augmentation de ses besoins en énergie décarbonée et le projet de Densification Est. L'opération prévoit la création de 4 bâtiments qui accueillent différentes installations électriques, à savoir : transformateur 225KV/20KV, cellules électriques 20 KV, centrales Electrogènes...

La rubrique 32 est concernée par un cas par cas « Postes de transformation dont la tension maximale de transformation est égale ou supérieure à 63 kilovolts, à l'exclusion des opérations qui n'entraînent pas d'augmentation de la surface foncière ». Les travaux se dérouleront en deux phases : Phase 1 avec la centrale de sécurité. Phase 2 avec un poste HT, un bâtiment d'aiguillage, un poste de livraison 20KV et des centrales de sécurité

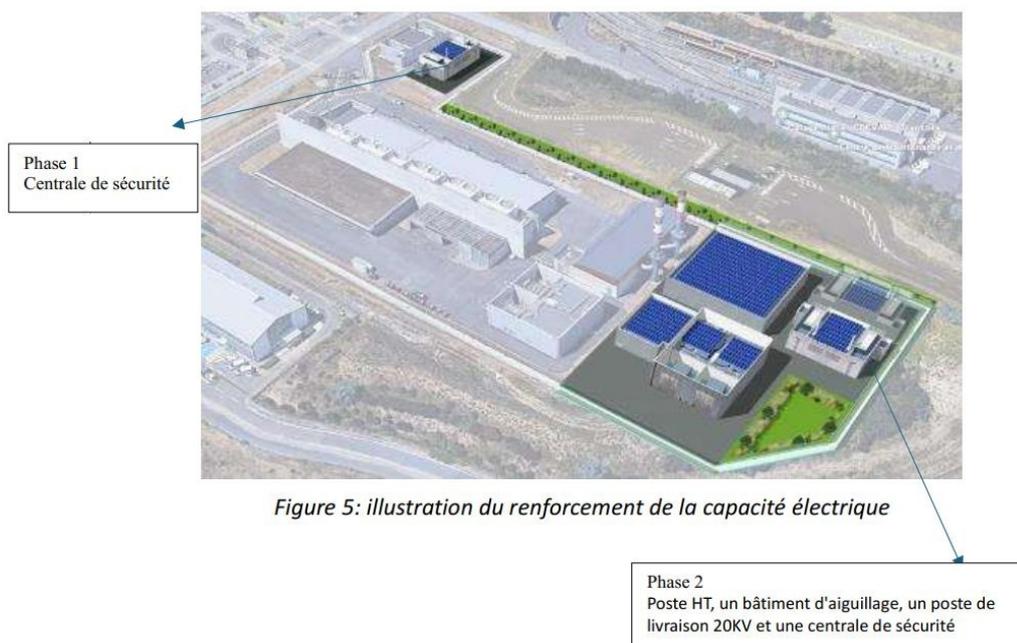


Figure 5: illustration du renforcement de la capacité électrique

Figure 5 : illustration du renforcement de la capacité électrique (source dossier du maître d'ouvrage)

### Planning prévisionnel de réalisation

Le planning prévisionnel de réalisation des travaux se déroulerait à partir de 2026 avec une mise en service séquentielle en fonction des composants jusqu'en 2030

Composante du Projet	Dépôt Dossier	Début travaux	MES
Jetée AGEN	PC : T4 2026	T1 2027	T2 2030
Renforcement de la capacité électrique	PC phase 1: T3 2025 PC phase 2: T3 2026	T2 2027	Phase 1: T2 2028 phase 2 : T3 2030
Extension LISA	PC : T2 2026	T1 2027	T1 2030
Densification EST (tous composantes)	PAC impact loi sur l'eau : S2 2025		

Figure 6 : planning prévisionnel de réalisation des travaux (source dossier maître d'ouvrage)

Le maître d'ouvrage indique dans son dossier que « ces composantes rentrent dans le cadre de la politique de décarbonation du Groupe ADP ». Il mentionne par ailleurs « Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que le Groupe ADP s'est fixés dans le cadre de sa feuille de route 2025 Pioneers ont été validés par l'organisme indépendant Science Based Targets initiative (SBTi) ainsi que la cible 2050 : zéro émission nette sur toute la chaîne de valeur.

Le Groupe ADP s'est ainsi engagé à réduire, pour les trois aéroports franciliens, ses émissions directes de 68% d'ici 2030 et 90% d'ici 2035 par rapport à l'année de référence 2019, et les émissions des parties prenantes de 27,5% en 2030 et de 90% en 2050, permettant de viser une activité zéro émission nette de CO<sub>2</sub> sur toute la

chaîne de valeur. Les émissions de gaz à effet de serre résiduelles seront compensées par des méthodes de séquestration ».

### 1.3. Le contexte spécifique au projet

Si le projet présenté n'a pas fait l'objet d'avis ou de décision de l'Autorité environnementale, le périmètre géographique retenu pour le projet a donné lieu à des avis rendus par la MRAe :

« - Avis MRAe n°191031 du 31 octobre 2019 portant 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'urbanisme (PLU) d'Annet-sur-Marne, de Claye-Souilly et de Messy (77)

- Avis MRAe n°190204 du 4 février 2019 portant sur l'évaluation environnementale relative au 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 en date du 4 février 2019 dans le cadre de l'autorisation environnementale n°2 ».

Par ailleurs, deux autorisations environnementales ont été délivrées sur ce périmètre concerné :

« - Autorisation environnementale n°2 (dite AE2) : avis et arrêté interpréfectoral DCSE/BPE/E n°2019-24 du 22 octobre 2019 portant sur les opérations « Aire India », « Aire Agen », « Parking longue durée », « Bâtiment tri bagages » et « Fret 5-6 » ;

- Avis et arrêté inter-préfectoral n° 2020-12/DCSE/BPE/E du 17/09/2020 (dite AE3) portant sur l'autorisation environnementale à Aéroports de Paris de réaliser diverses opérations et d'exploiter le réseau d'eaux pluviales de la plateforme aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle et ses différents rejets ».

### 1.4. Les enjeux définis par le maître d'ouvrage

Dans son dossier de demande, le maître d'ouvrage a défini les enjeux du projet de la façon suivante :

« Plusieurs thématiques relèvent d'un enjeu fort au vu du contexte aéroportuaire du site et des emprises projets nécessaires :

- Nuisances sonores
- Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)
- Qualité de l'air
- Inventaire faune, flore et zones humides
- Gestion des eaux pluviales
- Réseaux et transport de matières dangereuses (TMD)
- Activité économique et emplois
- Tourisme et loisirs
- Milieu naturel »

## 2. Réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par le maître d'ouvrage

### 2.1. Pertinence des études acoustique, GES et qualité de l'air

Questions posées par le maître d'ouvrage :

**Est-ce que les études identifiées permettent de répondre aux attentes de la MRAe ? Et quelle est la position de la MRAe sur la pertinence de réalisation d'études acoustique, GES et qualité de l'air ?**

■ **Réponse de l'Autorité environnementale :**

L'Autorité environnementale ne peut s'exprimer sur le contenu des études sans disposer de celles-ci dans le cadre du dossier d'étude d'impact. Le dossier ne présente pas la liste et le contenu attendu des différentes études. Il n'est donc pas possible de se prononcer sur leur contenu. L'Autorité environnementale indique cependant dans cet avis certains points de sensibilité qu'elle a identifiés à ce stade sans présager des remarques et recommandations qui pourront être formulées à l'occasion de l'examen du dossier.

L'étude d'impact devra, en application de l'article L. 122-3 (2<sup>o</sup>d) du code de l'environnement, démontrer la pertinence des choix retenus dans le cadre du projet eu égard à leur impact sur l'environnement et la santé humaine et aux solutions de substitution raisonnables (SSR) envisageables permettant de répondre aux objectifs du projet.

La MRAe indique que la justification du projet doit notamment démontrer la nécessité de compléter les infrastructures actuellement existantes par la réalisation du projet. Il conviendra également de préciser si ce projet s'inscrit dans le cadre d'autres développements envisagés sur la plate-forme dans les dix prochaines années. Concernant les solutions de substitution raisonnables, il convient de rappeler qu'elles ne sont pas des variantes dans le temps d'un même projet ou des variantes d'implantation des éléments du projet sur la même parcelle mais bien les différentes hypothèses de projets différents qui répondraient au même besoin, y compris en termes de localisation du projet. Elles doivent être évaluées au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

Les études évoquées paraissent en tout état de cause utiles à l'appréciation des effets du projet. Les différents enjeux sont examinés infra et justifient leur réalisation.

## 2.2. Années prises en considération pour l'état initial et horizon du projet

**Question posée par le maître d'ouvrage :**

**Est-ce que les années prises en considération pour l'état initial (2019 et 2023/24) et pour l'horizon projeté (2030) paraissent cohérentes à la MRAe ?**

■ **Réponse de l'Autorité environnementale :**

Les années précitées paraissent convenir à un état initial fiable à condition qu'il n'existe pas de données plus récentes disponibles qui auraient facilement pu être intégrées dans le dossier d'étude d'impact. Dans certains cas, l'année 2019 paraît la bonne référence à l'Autorité environnementale, par exemple en matière de trafic routier ou de pollution de l'air car la pandémie à la Covid 19 intervenue en France à partir de l'année suivante a profondément affecté la société (période de confinement, télétravail massif, etc.). Les habitudes antérieures retrouvent peu à peu leur place mais un décalage dans le temps est enregistré et certains changements intervenus à l'occasion de cette pandémie sont susceptibles de perdurer (part du télétravail dans l'activité économique, usage du vélo, etc.). Concernant la biodiversité et les inventaires associés, 2019 ne saurait en revanche être une année de référence puisque l'inventaire exigé par les textes doit être récent. Il convient donc de disposer des données au moins fondées sur des projections en 2020 et suivantes.

L'horizon du projet à 2030 n'appelle pas de remarque de l'Autorité environnementale à ce stade car le calendrier des travaux, qui mentionne effectivement une date de mise en service en 2030, devra d'abord être confirmé.

## 2.3. Les nuisances sonores

Question posée par le maître d'ouvrage :

**Est-il nécessaire de réaliser une modélisation acoustique aérienne dans le cadre du projet de Densification Est comprenant la réalisation d'une jetée, le renforcement de la capacité électrique et l'extension du métro automatique ?**

Ajout du maître d'ouvrage : L'extension du métro automatique se situe le long de l'accès routier Est principal de la plate-forme, dans une dépression. L'impact est donc réduit.

« La zone d'étude est parcourue par un maillage important d'infrastructures terrestres (voies routières et ferroviaires) et est située à proximité directe des pistes de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Les composants du projet se situent au centre-est de la plate-forme aéroportuaire dans un environnement sonore dégradé voire très dégradé :

- Lden compris entre 60 dB(A) et supérieur à 75 dB(A) (de modéré à très bruyant)
- Ln compris entre 50 et 75 dB(A) (de relativement calme à très bruyant). »

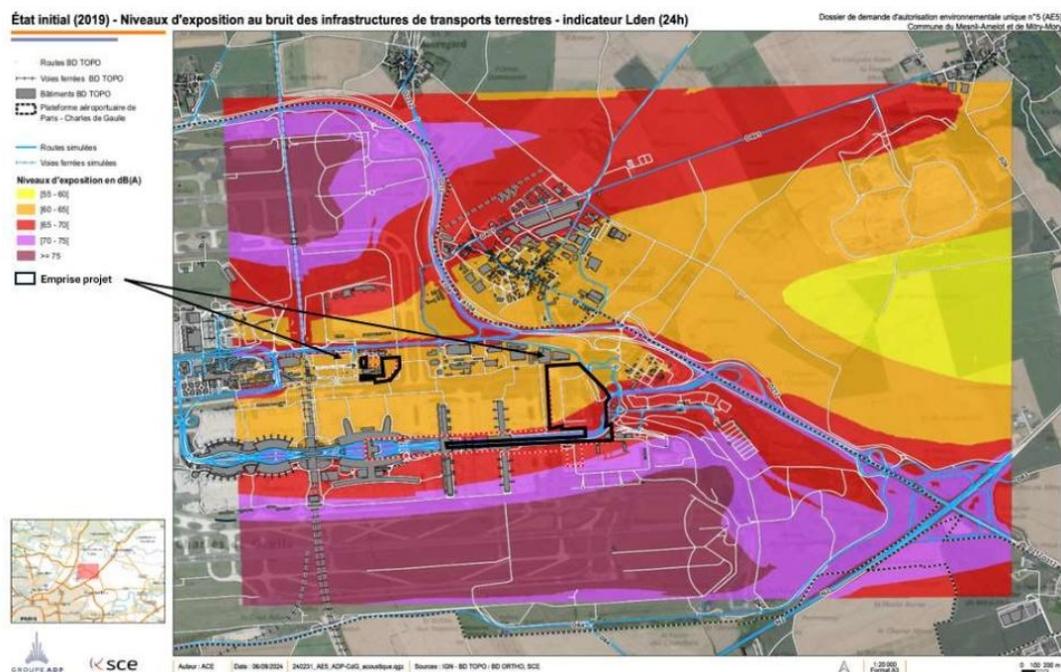


Figure 7 : carte des niveaux sonores sur le site et autour du site du projet (source dossier ADP)

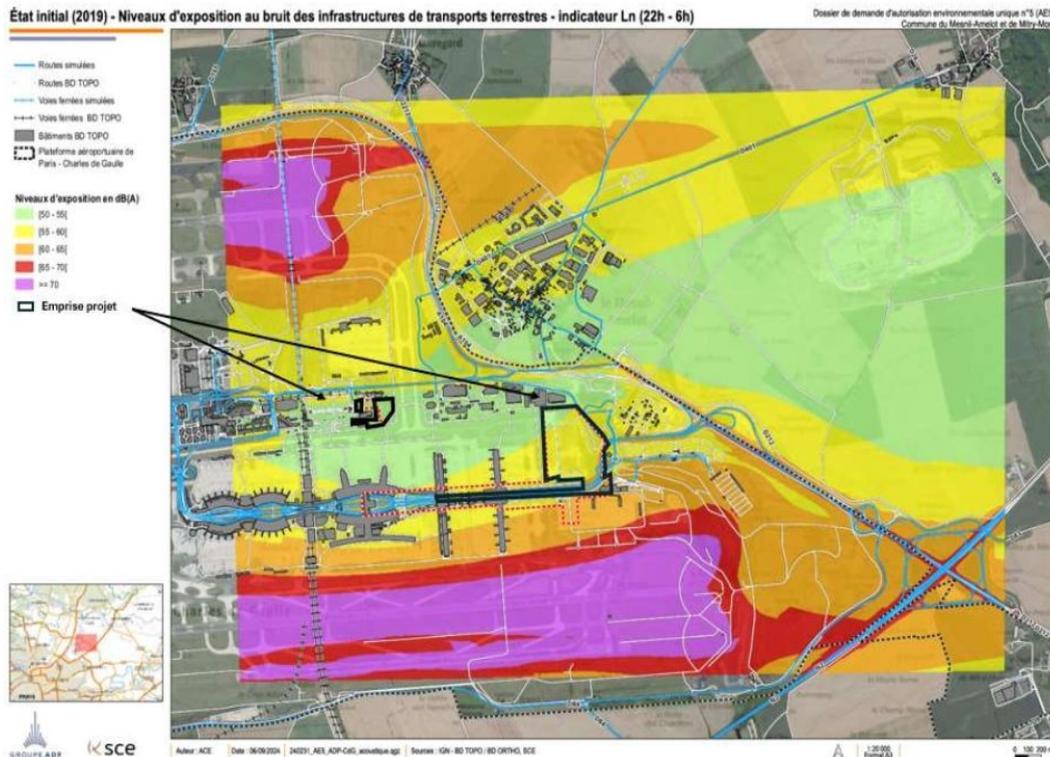


Figure 8 : carte des niveaux sonores la nuit (source dossier d'ADP)

### ■ Réponse de l'Autorité environnementale :

Le maître d'ouvrage a pris en compte cet enjeu dans le dossier transmis à la MRAe. Il résulte de ce qui précède que les différents éléments constituant le projet peuvent tous à un moment ou à un autre, notamment dans la phase chantier, accroître des nuisances sonores déjà relativement élevées perceptibles par certains riverains et par de nombreux usagers et professionnels présents dans l'enceinte aéroportuaire. L'étude acoustique s'impose donc pour un projet de cette envergure compte tenu de l'enjeu bruit.

## 2.4. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le climat

Questions posées par le maître d'ouvrage :

**Concernant l'incidence sur les GES, compte tenu de l'absence de création de postes de stationnement parking avions supplémentaires, de trafic routier induit et [du fait] que le système de train automatique remplaçant les bus fonctionnera à l'énergie électrique, est-il nécessaire d'établir une projection des GES en 2030 ?-**

Position du maître d'ouvrage :

« Enjeux

*Les postes les plus émetteurs dans le domaine aéroportuaire concernent les opérations avions, les opérations des engins d'assistance en escale et l'accès des passagers et salariés aux aéroports.*

*Afin de pouvoir caractériser l'état initial, plusieurs sources d'informations ont été prises en considération :*

- *Mesures en continu : les données de surveillance de la qualité de l'air d'Airparif, ainsi que les mesures issues des 2 stations de mesures de qualité de l'air situé sur le périmètre de l'aéroport*
- *Évaluation des émissions pour différentes sources sur les SCOPE 1, 2 et 3*
- *Modélisation : une estimation des émissions de gaz à effet de serre a été réalisée sur un périmètre étendu autour du projet de Densification Est*

*Études menées afin d'évaluer l'incidence du projet sur les GES et le climat et actions*

Dans le cadre de ses engagements environnementaux, le Groupe ADP a mis en place le « plan de progrès 2016-2020 » qui comportait deux axes (Énergie et Air et émissions) permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Puis le programme Pioneers 2025 a poursuivi le développement de sa stratégie pour l'ensemble de ses aéroports dont Paris-Charles-de-Gaulle. Il prévoit notamment la réduction de 10% des émissions moyennes par temps de roulage et l'utilisation de 10% d'énergie bas carbone ».

### ■ Réponse de l'Autorité environnementale :

Le maître d'ouvrage a pris en compte cet enjeu mais les développements qu'il expose dans son dossier paraissent insuffisants au regard de l'appréciation des émissions de gaz à effet de serre qui concernent tant les phases de travaux du projet que sa période d'exploitation. Au-delà du respect de la réglementation environnementale en vigueur (RE 2020) et de la réalisation des études exigées, l'Autorité environnementale attend des choix ambitieux pour intégrer dans la conception des projets une prise en compte de la sobriété des usages, de performances énergétiques et de déploiement de la production d'énergie à partir de ressources renouvelables. Par exemple, la conception bioclimatique des bâtiments est un élément à prendre en compte dès la conception des projets dans un contexte d'accélération du changement climatique pour réduire les phénomènes de surchauffe urbaine (ventilation naturelle, limitation des risques de surchauffe, isolation, etc.). Une telle approche, nourrie des résultats d'une analyse de cycle de vie (ACV) exigée notamment par la RE 2020, doit permettre de justifier les choix architecturaux, techniques et matériels au regard des impératifs de baisse des consommations énergétiques et des enjeux relatifs au changement climatique et à sa nécessaire atténuation.

Il importe également qu'une estimation rigoureuse et complète de l'empreinte environnementale induite par l'exploitation des ressources naturelles et la production des matériaux de construction, notamment à travers l'empreinte carbone, soit présentée dans l'évaluation environnementale, en prenant en compte l'analyse du cycle de vie de l'ensemble des composants du projet, y compris lorsque des démolitions sont prévues ou envisagées. Des mesures de réduction, voire de compensation en conséquence, sont attendues à cet égard.

## 2.5. la qualité de l'air (état initial de 2019)

Questions posées par le maître d'ouvrage :

**Compte-tenu de l'absence d'incidence du projet sur la qualité de l'air, est-il nécessaire de réaliser une modélisation de la qualité de l'air dans le cadre du projet de Densification Est ?**

Position du maître d'ouvrage :

« Concernant l'incidence du projet sur la qualité de l'air, aucune augmentation du trafic routier et/ou aérien ne va résulter du projet de Densification Est. L'impact du projet sur la qualité de l'air est donc considéré comme neutre. Les bus seront remplacés par l'extension du métro automatique électrique existant. Le renforcement de capacité électrique sera doté d'un groupe de secours au fioul fonctionnant uniquement en cas de défaillance du réseau électrique ».

### ■ Réponse de l'Autorité environnementale :

L'Autorité environnementale n'est pas en mesure d'apprécier sur le fondement du dossier transmis si les effets du projet sur la qualité de l'air sont neutres comme le mentionne le maître d'ouvrage. Ainsi, dès lors que l'évolution de la plate-forme vise à augmenter ses capacités d'accueil, des effets sur les déplacements (aériens comme automobiles ou logistiques) sont induits par la réalisation du projet. Le remplacement des transports collectifs routiers par un système électrique devra être valorisé pour ses conséquences sur la qualité de l'air mais d'autres aspects du projet peuvent conduire à des impacts négatifs qu'il convient d'examiner. En outre, le fonctionnement du groupe électrogène en cas de défaillance électrique peut être prolongé et concomitant du fonctionnement de groupes de secours alentour. À ce titre, ses effets cumulés avec ceux des autres installations alentour sur la qualité de l'air devraient être mesurés, et additionnés aux rotations aériennes supplémentaires permises par le projet.

## 3. Points d'attention supplémentaires identifiés par l'Autorité environnementale

### 3.1. La biodiversité

Concernant cette thématique, le maître d'ouvrage a précisé dans son dossier : « L'enjeu sur la thématique biodiversité a été déterminé sur la base de plusieurs inventaires écologiques de l'ensemble de la plateforme aéroportuaire de Charles-de-Gaulle réalisé en 2018 ainsi que de compléments apportés en 2022, 2023 et 2024. Des enjeux forts ont été identifiés et une prise de contact auprès des services de l'État (DRIEAT) est prévu pour démontrer la bonne application de la démarche ERC ».

Même dans un environnement très artificialisé et peu propice à la présence d'espèces naturelles, il convient d'analyser avec rigueur l'enjeu du maintien de la biodiversité existante, voire de son renforcement et les éventuels conséquences du projet sur des milieux naturels existants.

Il est conseillé d'analyser l'état de la biodiversité en s'appuyant sur la connaissance des espèces, des habitats naturels mais aussi des fonctions écologiques qui la permettent. Cela exige de décrire et localiser les habitats naturels présents sur le site du projet dans son ensemble, ainsi que les différentes espèces qui les utilisent. Cela implique également d'analyser comment ces écosystèmes sont susceptibles d'évoluer, avec ou sans l'exécution du projet, en tenant compte des changements climatiques également susceptibles d'affecter cette évolution.

### 3.2. La gestion des eaux

#### ■ la gestion des eaux pluviales (état initial 2024)

Le dossier transmis à la MRAe rappelle que « la gestion des eaux pluviales collectées sur la plate-forme de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est encadrée par l'arrêté inter-préfectoral n°2020-20/DCSE/BPE/E du 17 septembre 2020 (Annexe n°3). Cet arrêté régle à la fois les débits de rejets et la qualité des eaux rejetées dans les exutoires de la plate-forme aéroportuaire. Les eaux de ruissellement de la plate-forme se divisent en deux bassins versants, avec la Marne et la Seine comme exutoires finaux respectifs.

Le bassin versant "Marne", concerné par le projet de développement Est, couvre environ 2 934 hectares, soit 88 % de la superficie totale, avec un taux d'imperméabilisation d'environ 40 % (environ 1 200 hectares imperméabilisés). Les réseaux pluviaux de ce bassin versant se dirigent vers le bassin des Renardières situé à l'Est dans l'emprise de la plate-forme, puis vers le milieu naturel dans La Reneuse et enfin dans la Marne.

Les secteurs du projet de Densification Est impactent plusieurs surfaces non encore imperméabilisées de l'ordre de 2 ha ».

Le maître d'ouvrage a mentionné dans son dossier : « Afin de garantir le respect des normes réglementaires en termes de débit et de qualité des rejets vis-à-vis de son arrêté loi sur l'eau, le Groupe ADP a mis en place un dispositif de surveillance et d'alerte avec des stations automatiques de mesure sur le réseau des eaux pluviales.

Pour information : Concernant le projet de Développement Est, des études hydrauliques sont en cours et les adaptations des réseaux d'eaux pluviales seront réalisées en compatibilité avec les réglementations en vigueur. Ces études hydrauliques seront intégrées dans l'étude d'impact et le PAC [porter à connaissance relatif à l'impact [au titre de la] Loi sur l'eau ». L'Autorité environnementale note qu'elle disposera dans l'étude d'impact des informations relatives aux conditions d'évacuation des eaux pluviales issues de l'extension des équipements de la plate-forme aéroportuaire. Elle attire l'attention sur les conditions d'une bonne protection du cours d'eau des Grandes Vignes situé à l'Est du site du projet.

#### ■ la question de la présence d'une zone humide

La construction envisagée pour la jetée d'embarquement se situe dans un périmètre recoupant sur une faible surface une enveloppe d'alerte de zones humides potentielles. Il conviendra une fois le projet précisé d'indiquer si cette enveloppe de classe B est bien concernée par le projet et, le cas échéant, d'engager les examens pédologiques et floristiques qui s'imposent.

### 3.3. La pollution des sols

La plate-forme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle a été diagnostiquée comme pouvant contenir des substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS) dans les eaux de ruissellement et le sol<sup>3</sup>. Compte tenu de la multitude des activités exercées sur l'emprise de l'aéroport, de la localisation du projet de jetée d'embarquement à l'extrémité des terminaux 2 en vis-à-vis du terminal 2G et des importants travaux de terrassement pour accueillir l'extension de la navette automatique entre les terminaux, il paraît utile d'examiner la présence de ces polluants éternels sur les secteurs du projet sur lesquels une perturbation du sol est nécessaire pour mener à bien les constructions envisagées.

La qualité des sols doit, de toute façon, également faire l'objet d'investigations comme les propriétés techniques (géomorphologiques) de ceux-ci et l'étude d'impact doit rendre compte de leurs résultats.

### 3.4. Les énergies

Le projet comporte, comme présenté plus haut, une partie liée à l'évolution de l'infrastructure électrique. Dans son dossier le maître d'ouvrage note que les principaux éléments du projet visent à renforcer les capacités électriques via notamment un poste de transformation des tensions (passage de 225 000 V à 20 000 V alimentant un poste de livraison). Or, en l'état actuel de la connaissance par la MRAe du réseau, aucune liaison de 225 000 V ne dessert cette partie de la plate-forme aéroportuaire. Les lignes à haute et très haute tension sont situées au sud de la plate-forme et seule une boucle de 63 000 V est présente à l'ouest du site. Le périmètre de projet est actuellement desservi par une tension de 45 000 V. Il sera donc utile de préciser le cheminement du réseau de 225 000 V et de connaître les travaux envisagés pour permettre le raccordement du nouveau poste électrique à celui-ci et d'en apprécier les impacts.

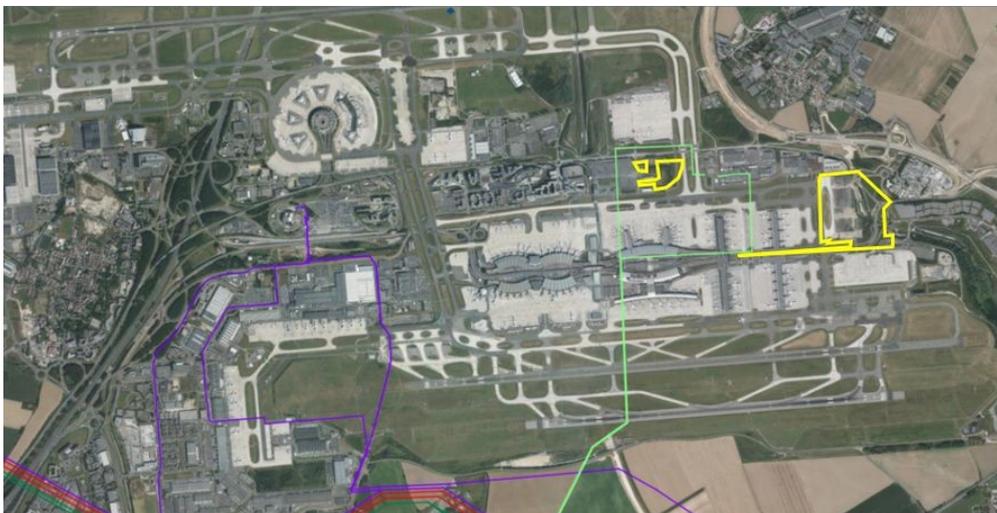


Figure 9 : en jaune, les éléments du projet (installations électriques), en vert le tracé de la ligne de 45 000V alimentant cette partie de la plate-forme, en rouge, le réseau de 400 000V, en vert foncé celui de 225 000V, en violet le réseau de 63 000V, (source MRAe avec Driat)

Par ailleurs, le site prévu pour la réalisation de la jetée d'embarquement n'est pas actuellement desservi par le réseau de chaleur urbain. Il y aura lieu de préciser les intentions du maître d'ouvrage à cet égard et également d'indiquer les dispositions prévues ou étudiées en vue de la récupération d'une partie de la chaleur fatale pro-

<sup>3</sup> Enquête du journal Le Monde du 23 février 2023

duite par les datacenters à proximité et notamment celui de Tremblay-en-France dont plus de 95 % de l'importante énergie calorifique sera dilapidée dans l'atmosphère<sup>4</sup>.



Figure 10 : Localisation du datacenter en cours de réalisation à Tremblay-en-France et les points de raccordement au réseau de chaleur de l'aéroport Charles de Gaulle (source MRAe)

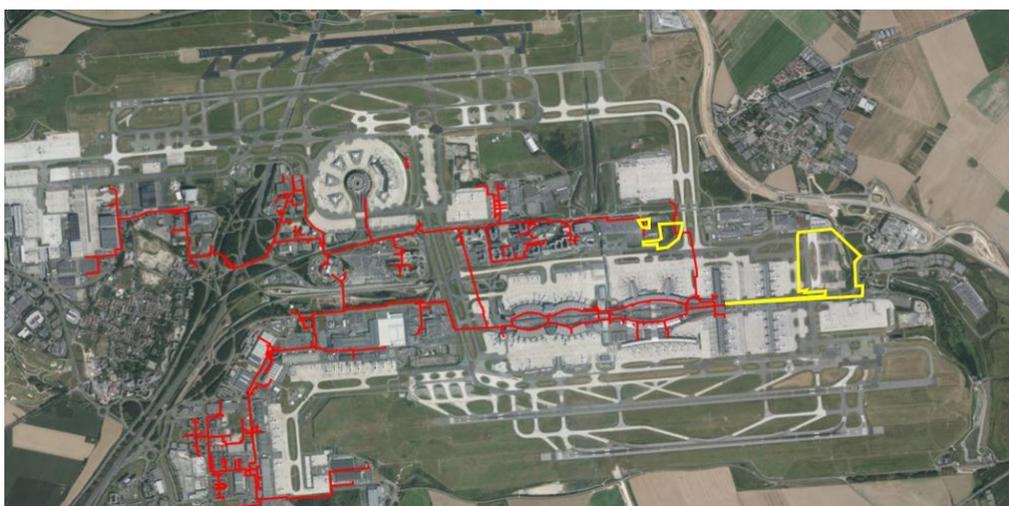


Figure 11 : réseau de chaleur existant sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy (en rouge) avec en jaune les secteurs du projet concerné par des constructions de bâtiments (source MRAe)

### 3.5. La surchauffe urbaine

L'évolution du climat doit être appréhendée au regard de ses effets potentiels sur la vie des usagers du site. En effet, l'accélération du changement climatique conduit à s'interroger sur la façon dont le projet intègre les enjeux d'adaptation qui, chaque année, se font plus pressants (vagues de chaleur plus intenses et plus longues notamment). Il convient de penser dès aujourd'hui le confort des futurs usagers en prenant en compte cette hypothèse. Les choix du projet doivent donc se faire au regard des enjeux d'adaptation au changement climatique actuel et à venir, en suivant le scénario dit « tendanciel » qui, pour la France métropolitaine, évalue le réchauffement potentiel moyen à 3,7 °C de la période préindustrielle à l'horizon de la période 2080-2100. Ce

<sup>4</sup> Voir sur ce point l'avis de la MRAe Île-de-France du 2 novembre 2023 [https://www.mrae.developpement-durable-gouv.fr/IMG/pdf/2023-11-02\\_tremblay-en-france\\_data\\_center\\_goodman\\_avis\\_delibere.pdf](https://www.mrae.developpement-durable-gouv.fr/IMG/pdf/2023-11-02_tremblay-en-france_data_center_goodman_avis_delibere.pdf)

scénario, supposant un respect des engagements de politiques publiques en matière climatique, a été repris par le ministère chargé de l'environnement pour définir la politique d'adaptation climatique du gouvernement et des territoires. Il induit des épisodes caniculaires plus intenses et durables avec des anomalies de température estivale de +5 °C à +10 °C. Il convient donc de présenter des simulations au regard de ces perspectives, qui peuvent avoir des conséquences sur la vulnérabilité des équipements et leur fonctionnement.

L'Autorité environnementale attire l'attention sur ces phénomènes d'îlots de chaleur urbains notamment lorsque le territoire concerné par le projet est déjà très artificialisé. Il est nécessaire d'évaluer aussi précisément que possible la situation avant/après au regard de cet enjeu. Compte tenu du besoin d'assurer de la fraîcheur, notamment lors des épisodes de canicules qui, avec le changement climatique, vont se multiplier, il conviendra que le maître d'ouvrage décrive précisément les sources de fraîcheur dont disposeront les usagers et surtout les personnes qui travailleront sur la plateforme aéroportuaire dans ces moments d'extrême vulnérabilité.

### 3.6. La phase de travaux

La phase de travaux en milieu urbain occupé est particulièrement délicate puisqu'elle génère des nuisances certes temporaires mais qui peuvent être élevées pour les riverains et usagers du secteur. Il sera attendu du maître d'ouvrage qu'il décrive et détaille les enjeux spécifiques qu'il a identifiés pour cette phase et les mesures sur lesquelles il s'engage pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives du projet pendant le chantier et les modalités d'information du public qu'il a prévu de mettre en œuvre pendant toute la durée des travaux et en amont de ceux-ci.

**Le maître d'ouvrage est invité à prendre en compte les observations qui précèdent dans son dossier d'évaluation environnementale.**

**Délibéré par vote électronique le 07/03/2025**

**Ont participé :**

**Éric ALONZO, Isabelle AMAGLIO TERISSE, Isabelle BACHELIER-VELLA, Sylvie BANOUN, Denis BONNELLE, Monica Isabel DIAZ, Ruth MARQUES, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, *président*.**