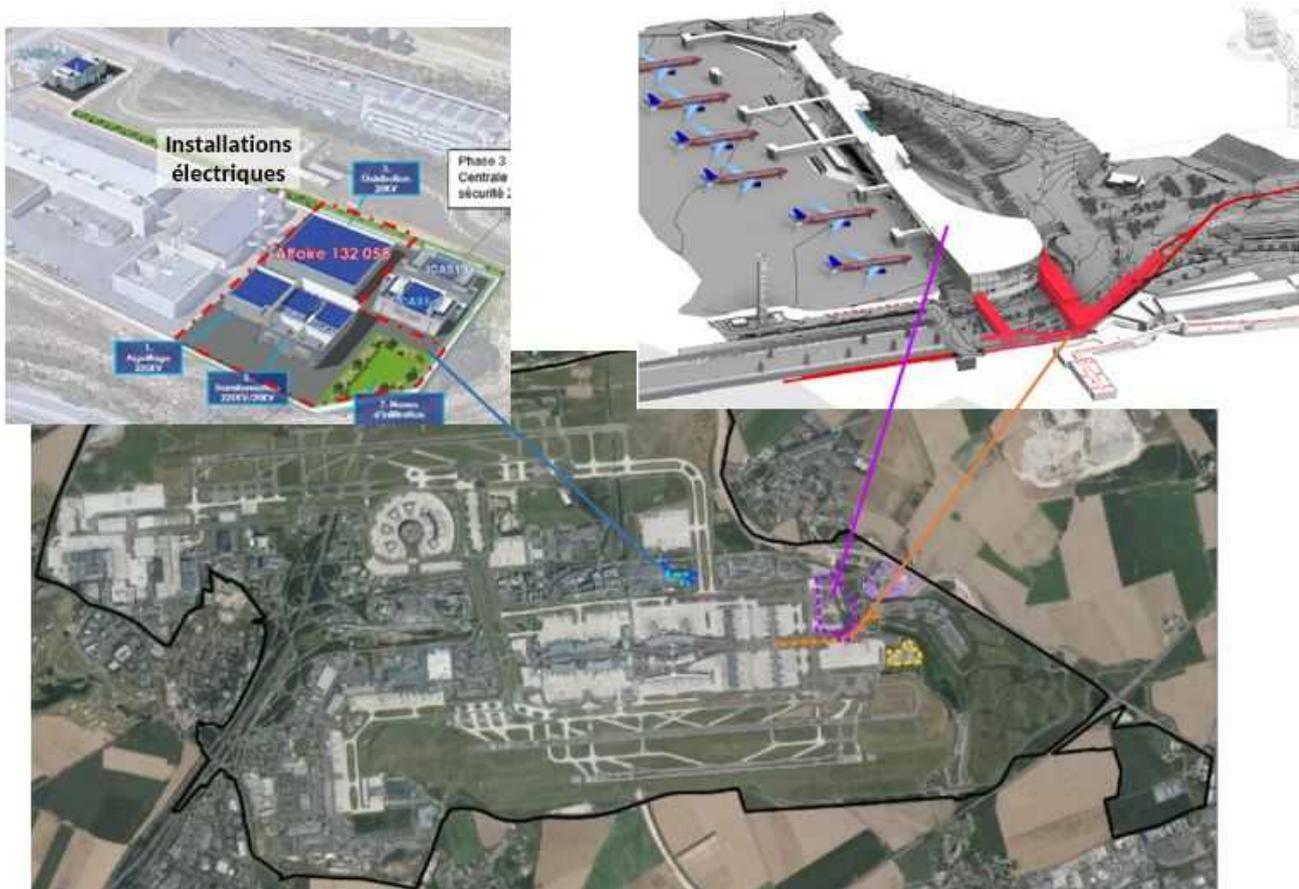




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué
sur le projet de densification Est de l'aéroport
Paris-Charles-de-Gaulle
Le Mesnil-Amelot et Mitry-Mory (Seine-et-Marne)**

**N° APJIF-2025-087
du 1/10/2025**



Légende : Emplacement des installations électriques, du terminal « Agen » (en blanc) et de l'extension du métro interne « Lisa » (en rouge) au sein de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle (Étude d'impact p. 23, 26 et 36).

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de densification Est de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, situé au Mesnil-Amelot et à Mitry-Mory, porté par Aéroports de Paris. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact. Il est émis dans le cadre d'une procédure de demande de permis de construire.

Le projet s'inscrit à l'est de l'aéroport, il a pour objectif de connecter six postes avions (stationnements avions) situés sur l'aire « Agen », déjà autorisés et construits ou en cours de construction, à un terminal dont l'accès sera facilité auprès des usagers par l'extension d'une ligne de métro interne existante, « Lisa », et d'une nouvelle station. Ces deux composantes du projet sont complétées par de nouvelles installations électriques qui ont pour objectif d'augmenter la puissance de plus de 50 MW, soit au total 150 MW. Pour ce faire, une nouvelle liaison souterraine à 225 000 volts sur environ 12 km de long reliera ces installations au poste RTE existant de Mitry-Mory après adaptation. L'étude d'impact ne fournit pas davantage de précisions quant au contexte de l'activité aéroportuaire passée ou à venir, or l'Autorité environnementale note que d'autres interventions sont prévues sur le périmètre de la plateforme Paris - Charles de Gaulle selon la concertation réalisée durant l'été 2025¹. A ce titre, l'Autorité environnementale rappelle que l'ensemble des composantes d'un projet concourant à un objectif commun, tel que le développement de la plateforme aéroportuaire, doivent être présentées sous la forme d'un projet global au titre de l'évaluation environnementale. Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement : "*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.*".

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent :

- le climat ;
- Les enjeux sanitaires (les nuisances sonores et la qualité de l'air) ;
- la biodiversité.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment :

- de respecter la notion de périmètre projet de densification Est de la plateforme aéroportuaire en y ajoutant les travaux de raccordement au poste de Mitry-Mory, et en précisant si la densification de l'aéroport doit se poursuivre ;
- d'actualiser le bilan carbone en tenant compte de l'évolution du trafic aérien et de présenter le cas échéant des mesures de compensation ;
- de caractériser les impacts sur les habitats, la flore et la faune et de présenter rigoureusement les impacts résiduels du projet ainsi que le cas échéant les mesures de compensation.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

1 Dossier de concertation sur la vision d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle à horizon 2035/2050 – ADP - [Lien](#)

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
2. L'évaluation environnementale.....	10
2.1. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	10
2.3. Justification des choix retenus, solutions alternatives et périmètre projet.....	11
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	16
3.1. Climat.....	16
3.2. Santé humaine.....	20
3.3. Biodiversité.....	25
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	28
ANNEXE.....	30
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	31

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'environnement² 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 ces directives un avis de l'autorité environnementale³ vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par le préfet de la Seine-et-Marne pour rendre un avis sur le projet de densification Est de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, porté par aéroport de Paris, situé au Mesnil-Amelot et à Mitry-Mory (Seine-et-Marne) et sur son étude d'impact datée de juin 2025.

Le projet de densification Est de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 32 et 39b du tableau annexé à cet article) dans le cadre d'une procédure de demande de permis de construire.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 01/08/2025. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution respectivement les 28 août 2025 et 25 août 2025.

Conformément à sa délibération du 09 août 2023 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 24 septembre 2025 à Isabelle BACHELIER-VELLA la compétence à statuer sur le projet de densification Est de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, sur le rapport d'Isabelle BACHELIER-VELLA, coordonnatrice, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de l'Autorité environnementale consultés, la délégataire rend l'avis qui suit.

- 2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment 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).
- 3 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)

La délégataire 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.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Sigles utilisés

ADP	Aéroport de Paris
APM	Automated people mover ou système de transport automatisé de personnes
ARS	Agence régionale de la santé
CARPF	Communauté d'agglomération Roissy-Pays-de-France
CFTE	Centre thermo-frigo-électrique
CDGVAL	Charles de Gaulle véhicule automatique léger
CH₄	Méthane
CO₂	Dioxyde de carbone
ERC	Éviter, réduire, compenser
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPT	Établissement public territorial
GES	Gaz à effet de serre
Lden	Niveau sonore « <i>continu équivalent</i> » ou moyen, exprimé en dB(A) au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h : + 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h : +10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes. Le dB « (A) » est l'une des pondérations des décibels selon les fréquences auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible.
Ln	Niveau sonore « <i>continu équivalent</i> » ou moyen, exprimé en dB(A) au cours de la nuit (22h-6h)
LTO (cycle)	Landing and take off ou approche, atterrissage, roulage et décollage
MGP	Métropole du grand Paris
MRAe	Mission régionale d'Autorité environnementale
NO₂	Dioxyde d'azote
NO_x	Oxydes d'azote
OIN	Opération d'intérêt national
OMS	Organisation mondiale de la santé
PCAEM	Plan climat air énergie de la métropole
PLU	Plan local d'urbanisme
PM₁₀	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM_{2,5}	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
PRG	Potentiel de réchauffement global
RE2020	Réglementation environnementale 2020
RNT	Résumé non technique
RTE	Réseau de transport d'électricité
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet se situe sur l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle ⁴ (p. 22) : « situé à 25 kilomètres au nord de Paris. Premier aéroport français par son importance, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est implanté sur 3 336 hectares [...] répartis sur huit communes appartenant à trois départements :

- Val-d'Oise : Roissy-en-France, Louvres et Épiais-lès-Louvres ;
- Seine-Saint-Denis : Tremblay-en-France ;
- Seine-et-Marne : Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Compans et Mitry-Mory. »

Seule les communes du Mesnil-Amelot et Mitry-Mory sont concernées. Elles sont localisées à 25 km au nord-est de Paris, (cf.illustration 1 (surlignage vert)) et appartiennent à la communauté d'agglomération Roissy-Pays-de-France (CARPF) ». Le Mesnil-Amelot accueille sur 40 % de sa partie Sud-Ouest l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, sa population est de 1 016 habitants (Insee 2021) pour une superficie de 9,84 km². Mitry-Mory a une population de 20 627 habitants (Insee 2021) pour une superficie de 30 km² (p. 22).

Le projet a fait l'objet d'un cadrage préalable à la demande du maître d'ouvrage pour préciser l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans l'évaluation environnementale⁵.

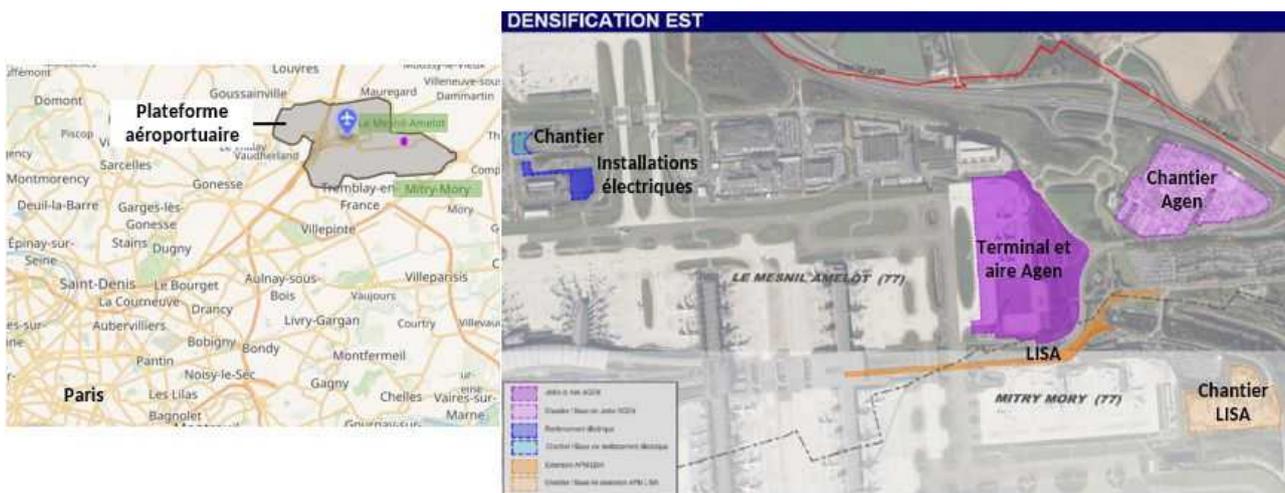


Illustration 1- À gauche, situation géographique du secteur du projet. Le point violet repère la composante « Agen ». À droite les trois composantes du projet et l'emplacement des chantiers, incluant les bases de vie. (© Contributeurs d'OpenStreetMap - étude d'impact, p. 23 modifié par la MRAE)

Le projet de densification Est de Paris-Charles de Gaulle a pour objectif principal de connecter six postes avions⁶ pour gros porteurs, déjà construits ou en cours de construction⁷, situés sur l'aire Agen⁸. Actuellement et selon les éléments du dossier adressé « Les voyageurs se rendent actuellement à ces postes avions depuis les terminaux existants grâce à des bus internes à la plateforme et rejoignent ensuite les avions au moyen d'es-

4 Sauf mention contraire, les numéros de page renvoient à l'étude d'impact.

5 Avis de cadrage préalable n° ACPIF-2025-005 du 7/3/2025. [Lien](#).

6 Un poste avion est une aire de stationnement dédiée à l'embarquement et au débarquement des passagers.

7 « Ces postes ont déjà été autorisés par l'arrêté inter-préfectoral n° 2020-12 du 17 septembre 2020 [...] et mis partiellement en exploitation à l'été 2024 » (p. 23)

8 Aires Grand Est Nord (Aéroports de Paris / comptes consolidés du groupe ADP au 31 décembre 2024)

caliers d'embarquement. Le projet de densification Est permet un accès facilité, [...] pour les voyageurs et employés aux avions sur les aires Agen » (p. 23). Le projet comprend trois composantes : le terminal⁹ Agen, la prolongation du métro automatique « Lisa » ou « APM Lisa »¹⁰, et des installations électriques (p. 23).

- **Le terminal Agen (p. 25)**

Ce terminal intègre : un bâtiment nodal au sud, une jetée d'embarquement et débarquement au nord, et des pré-passerelles à l'ouest permettant d'accéder aux avions sans aller sur le tarmac. Le bâtiment intégrera une zone de contrôle avec des postes d'inspection filtrage des passagers et des bagages cabines, des commerces et des locaux nécessaires à l'exploitation et au stockage. Y seront associés l'aménagement des zones de stationnements des véhicules d'exploitation et des bus et l'aménagement d'une aire de déchargement pour l'approvisionnement des marchandises et équipements permettant également l'évacuation des déchets.

La zone nodale sera raccordée à des passerelles piétonnes permettant de rejoindre la station de l'APM Lisa, voir l'illustration 2

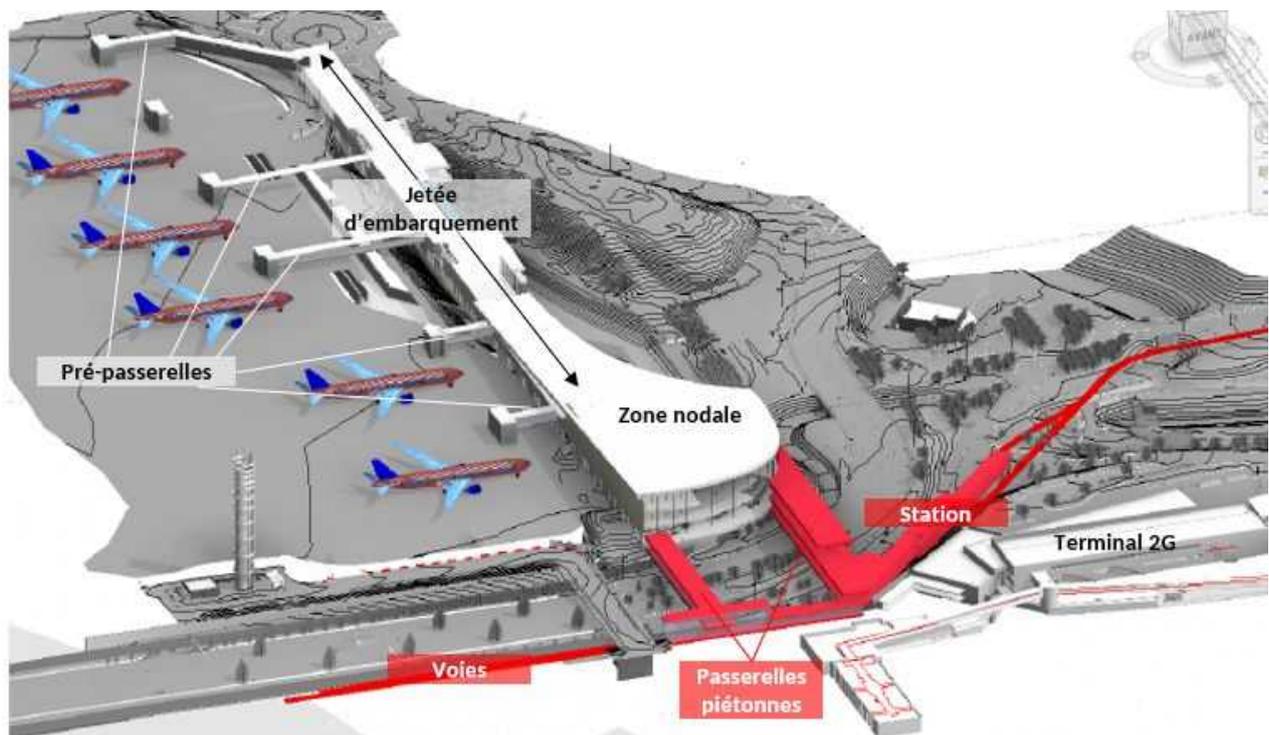


Illustration 2- En blanc, le terminal Agen ; en rouge, l'extension de l'APM Lisa et la station desservant le terminal Agen et le terminal 2G. (p. 26 modifié par la MRAe)

- **Extension de l'APM Lisa et création d'une station (p. 26)**

Le projet d'extension concerne un réseau de système automatique de transport existant sur la plateforme, voir l'illustration 3. La ligne « Charles de Gaulle véhicule automatique léger » (CDGVAL) est en zone publique, la ligne Lisa est en zone réservée, « accessible uniquement à des clients passagers enregistrés, [...] sans bagage autre qu'au format cabine » (p. 259).

9 Le terminal Agen est nommé « jetée » dans l'étude d'impact, mais ce terme prête à confusion avec « jetée d'embarquement », aussi l'Autorité environnementale a fait le choix d'utiliser le terme « terminal » afin de limiter les risques de confusion.

10 Lisa est l'acronyme de « liaison interne satellite aéro-gare », APM : « Automated people mover » ou « Système de transport automatisé de personnes ».

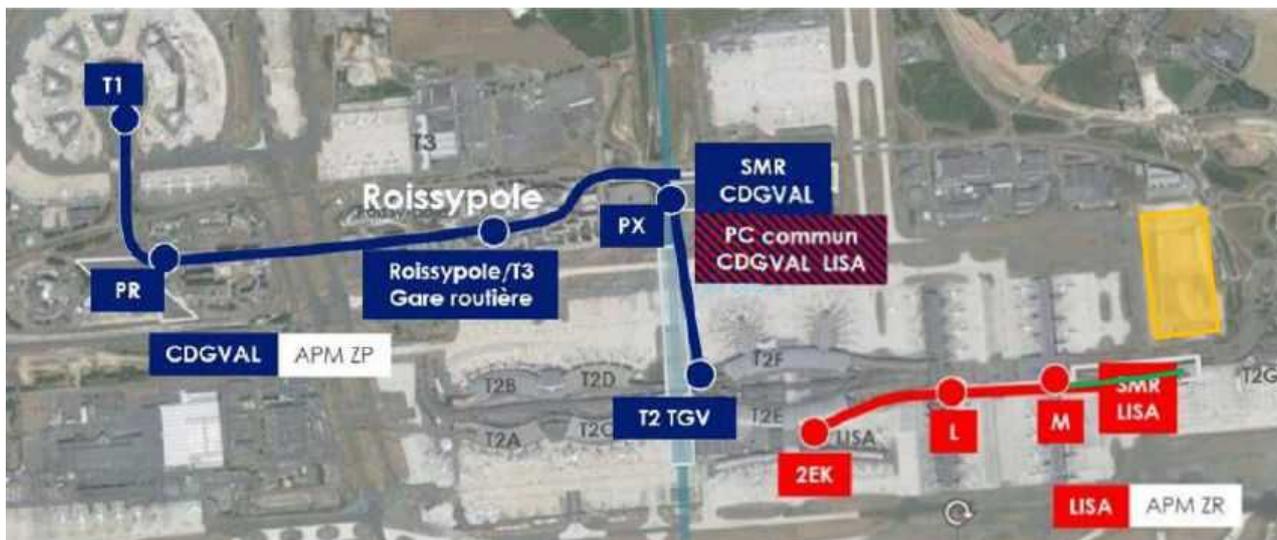


Illustration 3- Tracé actuel du système de desserte interne de Paris-Charles de Gaulle et prolongement de l'APM Lisa en vert. En jaune : l'aire Agen. SMR : site de maintenance et de remisage. (p. 259, modifié par la MRAe)

- **Installations électriques**

Le pétitionnaire indique que « l'objectif est de renforcer la capacité électrique de la plateforme, en lien avec l'augmentation des besoins en énergie [...] de la plateforme et la densification du secteur Est » (p. 26). « L'objectif est de doter l'aéroport de 50 MW supplémentaires faisant ainsi passer la capacité globale de la plateforme de 100 à 150 MW. Entre outre, la composante de création de la jetée AGEN nécessite la mise en place d'un réseau d'alimentation de secours dédié : le « réseau ICAS1 » (p. 260). « L'opération prévoit la création de plusieurs bâtiments qui accueilleront différentes installation électriques » (p. 26). Ces installations jouxtent la seconde centrale thermo-frigo-électrique (CFTE bis) de l'aéroport¹¹, voir l'illustration 4.



Illustration 4- À gauche, emplacement des installations électriques (pointillés bleus), et localisation sur la plateforme aéroportuaire (point bleu dans l'encart en haut à gauche). À droite, les phases chantier sont ajoutées à l'illustration (p. 27, modifié par la MRAe)

Pour le terminal Agen et l'extension Lisa, les travaux sont prévus entre le troisième trimestre 2026 et mi 2030, période de la mise en service. Les travaux des différentes installations électriques s'échelonneront davantage dans le temps, entre 2026 et 2032, le raccordement haute tension au poste RTE de Mitry-Mory se fera sur quatre ans, avec un début au premier trimestre 2028.

11 La première est située à proximité du terminal 1 (voir figure 239, p. 262)

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet, bien qu'il soit parfois mentionné une phase de concertation.

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser le cas échéant les modalités de participation du public à la conception du projet, en complétant la partie dédiée de l'étude d'impact et en joignant les documents afférents (compte-rendus, registres, bilans de concertation, etc.)

2. L'évaluation environnementale

2.1. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact indique que « le PLU [plan local d'urbanisme] du Mesnil-Amelot couvre le périmètre du renforcement électrique ainsi qu'une part des emprises du [terminal] Agen (nord) et une part de l'extension de [l'APM] Lisa. Ce PLU a été approuvé le 23 novembre 2016 et révisé pour allègement le 17 mai 2023 » (p. 391). Le PLU du Mitry-Mory couvre le sud du terminal Agen et une part de l'extension de l'APM Lisa ainsi que sa base de vie. Ce PLU a été approuvé le 25 septembre 2018 et modifié les 30 juin 2020 et 15 décembre 2021 (p. 392). L'ensemble des composantes du projet est classée en zonage UZ qui correspond à la plate-forme aéroportuaire destinée à accueillir prioritairement des activités et des équipements spécifiques liés à l'exploitation et au bon fonctionnement des aéroports (D'après le règlement des PLU). Le pétitionnaire conclut que « les différentes opérations [...] sont compatibles avec les règlements d'urbanisme » (p. 400)

Le pétitionnaire indique que « la plateforme aéroportuaire n'est pas concernée par les objectifs d'aménagement et de programmation des PLU du Mesnil-Amelot et de Mitry-Mory » et que « le projet de Densification Est se trouve au sein de l'opération d'intérêt national (OIN) de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle » (p. 392).

2.2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale comporte quatre dossiers, dont celui « PC 11-Etude d'impact » contenant l'étude d'impact et son résumé non technique (RNT) séparé facilitant ainsi l'appropriation du projet par le public. On trouve également un dossier « Annexe » contenant un document « RTE - Contribution Étude d'Impact ADP » dans le dossier « Annexes complètes » différentes études spécifiques (acoustique, bilan carbone, hydraulique etc.) et dans un dossier « compléments », une étude de trafic, et une étude écologique.

L'ensemble des thématiques environnementales est abordé, pour chacune d'elle l'analyse de l'état initial est présentée et les incidences du projet (en phase travaux, puis en phase d'exploitation, brutes, et après mesures éviter, réduire, compenser (ERC) sont décrites dans une partie séparée de l'état initial. L'Autorité environnementale conseille de traiter les incidences du projet à la suite de l'état initial, thématique par thématique, d'autant plus que les impacts du projet sont décrits par un trop bref résumé puis un tableau rempli avec des croix, ce qui oblige à revenir à l'état initial pour comprendre.

L'étude d'impact comprend une table des sigles, mais pas de lexique, ni de définitions au fil de l'eau, ce qui manque pour un projet au sein d'une plateforme aéroportuaire puisque ce document doit être accessible à un public non averti et que le vocabulaire aéroportuaire est spécifique.

Elle gagnerait également à présenter des illustrations plus claires : certaines illustrations d'une composante projet montrent une vue satellite et une représentation 3D, mais manquant de repère pour bien comprendre. Les légendes des cartes ne sont pas toujours lisibles (Exemple : carte du chantier p. 30).

Pour l'Autorité environnementale, les tableaux qui présentent l'impact résiduel montrent une méconnaissance de la séquence ERC : une roselière est détruite en phase travaux, l'impact est fort, mais après mesures de réduction, l'impact résiduel « en phase travaux » est devenu « nul » (cf. illustration 5), ce qui n'est pas possible. Par exemple, au sujet de la zone humide « intégralement détruite lors des travaux [...] la mesure de réduction R4- Optimisation de la gestion des matériaux (déblais et remblais) permettra de limiter les impacts sur les sols

et de garantir la réutilisation sur site des déblais » ne concerne en rien la roselière détruite (p. 287) de même que l'évitement des hirondelles en phase travaux ne concerne pas la flore, etc. (p. 288).

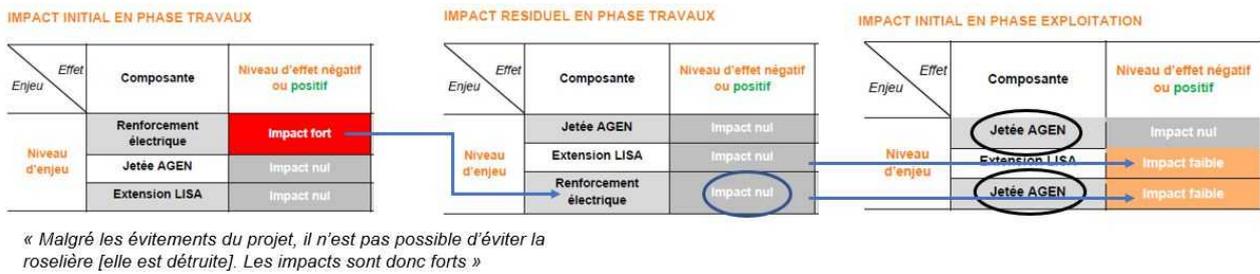


Illustration 5- Séquence ERC (l(p. 286 modifié par l'Autorité environnementale).

Enfin, pour l'Autorité environnementale, l'étude d'impact comporte une lacune importante : le raccordement des installations électriques au poste de Mitry-Mory n'est pas abordé. Seul un document en annexe l'évoque avec la mention suivante : « le fuseau de passage pour la ligne électrique souterraine n'est pas encore connu », mais « pourrait concerner les communes de Mitry-Mory, Le Mesnil-Amelot, Compans et Thieux ». Il « décrit les impacts sur l'environnement généralement associés à un raccordement similaire » (RTE- Contribution à l'étude d'impact, p. 2 et 6). Il s'agit d'une tranchée « d'environ 12 km au total », de 0,58 à 0,72 mètre de large selon que les câbles sont coffrés dans du béton ou non, avec une quinzaine de chambres de jonction d'environ 2 mètres de large et 10 mètres de long, et des travaux d'adaptation du poste de Mitry-Mory (RTE- Contribution à l'étude d'impact, p. 8 à 18). « Le présent projet est susceptible de passer à proximité immédiate d'une zone humide » et « compte sur la zone une dizaine d'exploitations, de tailles variables : blé, maïs, orge, seigle, avoine, colza » (RTE- Contribution à l'étude d'impact, p. 20 et 26).

(2) L'Autorité environnementale recommande de mettre à jour l'étude d'impact et notamment de :

- compléter la table des sigles, ajouter un glossaire, détailler les impacts dans le sommaire ;
- détailler les impacts du projet pour chaque thématique concernée ;
- présenter les impacts résiduels et les quantifier rigoureusement ;
- le cas échéant, de présenter des mesures de compensation correctement dimensionnées ;
- combler les lacunes, notamment au regard du raccordement des lignes haute-tension au poste de Mitry-Mory ainsi que les impacts associés.

2.3. Justification des choix retenus, solutions alternatives et périmètre projet

■ Justification des choix retenus

Dans le cadrage préalable, « la MRAe indique que la justification du projet doit notamment démontrer la nécessité de compléter les infrastructures actuellement existantes par la réalisation du projet ».

Le projet a pour but, selon le pétitionnaire, d'améliorer « l'attractivité et la compétitivité du hub de CDG [...], via une création nette de capacité au contact^{12 13} de gros porteurs internationaux, une meilleure performance du processus correspondance et une amélioration de la qualité du parcours voyageur » (p. 256).

Une comparaison du scénario au fil de l'eau (sans projet) et avec projet est réalisée sous forme d'un tableau comparatif dans l'étude d'impact (p. 252 à 254). Pour de nombreux thèmes analysés, aucune différence n'est relevée en ce qui concerne les thématiques environnementales. Par exemple, il est indiqué pour la population qu'avec et sans projet, elle s'accroîtra dans les prochaines décennies. Il est indiqué que sans projet « La qualité

12 « Un poste avion « au contact » est relié au terminal par une passerelle par opposition à un poste avion « au large » qui suppose un transfert par autobus vers le terminal ». Source : site du groupe presse d'ADP. [Lien](#).

13 Le pétitionnaire indique que pour les gros porteurs « [le taux de contact] plafonne la croissance du hub Skyteam [une alliance de 18 compagnies aériennes, dont Air France] [...], ce qui aura pour conséquence à moyen terme une baisse de parts de marchés par rapport aux autres grands hubs européens, avec un impact défavorable sur le bassin d'emploi de la plateforme » (p. 256).

de l'air continuera à se dégrader au vu de l'activité aérienne », et avec projet « une légère évolution positive » du fait de la diminution des bus, sans mettre en perspective la stratégie générale de du maître d'ouvrage de dimensionner une plateforme permettant d'augmenter le trafic aérien. En termes de réseaux, le renforcement électrique est prévu avec ou sans projet, ce qui est surprenant étant donné que cet aménagement est décrit dans l'étude d'impact comme étant réalisé spécifiquement pour le nouveau terminal Agen.

L'Autorité environnementale invite le pétitionnaire à limiter les thématiques du tableau à celles liées à l'environnement et la santé ; et de le compléter en cohérence avec le projet objet de l'étude d'impact d'une part, mais aussi en lien avec la vision stratégique d'aménagement global de Paris-Charles de Gaulle 2035 - 2050¹⁴, même si celle-ci n'est pas arrêtée définitivement.

■ Solutions de substitution raisonnables

Le cadrage préalable rappelait que les solutions de substitution raisonnables « 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 » et qu'« elles doivent être évaluées au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

➤ le terminal et son accès

Le pétitionnaire indique que « différentes localisations sur l'ensemble de la plateforme Paris Charles-de-Gaulle ont été analysées pour l'emplacement d'un [nouveau terminal] sur des aires de stationnement avions déjà existantes éloignées des terminaux ». Les aires « Sierra », « Golf » et « Agen » ont ainsi été identifiées (p. 256).



Illustration 6- Localisations étudiées pour l'emplacement du terminal (p. 257).

Les critères de choix sont : permettre « la mise au contact des postes au large existants sur la plateforme [aéroportuaire] ; la création d'un bâtiment [...] sur une surface déjà essentiellement imperméabilisée » et les possibilités de « connexion entre ce nouvel espace d'embarquement et du débarquement passagers avec le système de transport automatique existant » (p. 257), voir l'illustration 7.

L'aire « Agen » a été choisie « pour la raison essentielle de son emplacement par rapport au système de transport existant (Lisa) [...] ». Selon le dossier, les aires « Golf » (tracé 2) et « Sierra » (tracé 1) ne pouvaient finalement pas convenir, car la distance vis-à-vis du métro automatique existant était trop importante engendrant de forts impacts environnementaux » (p. 257).

14 [Lien vers la page presse du groupe ADP](#), le dossier est accessible par un lien sur cette page.

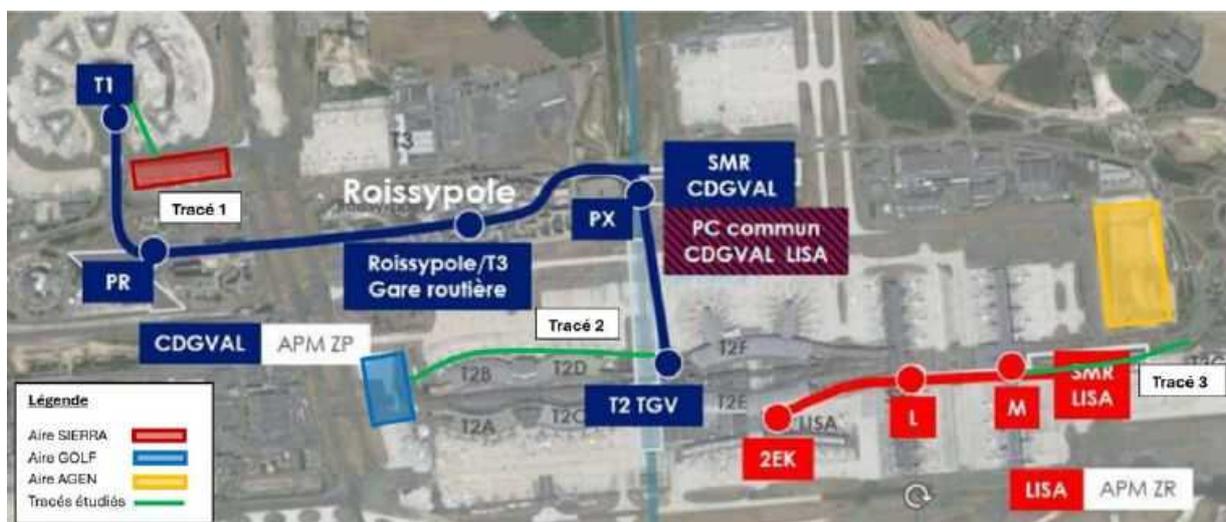


Illustration 7- Tracés étudiés pour la liaison avec le système de transport existant (p. 259).

Le pétitionnaire explique que le tracé 1 devrait passer en sous terrain sous les voies de circulation avion et que cela aurait un plus fort impact environnemental. Le tracé 2 est écarté du fait qu'il traverse « une zone avec une forte intensité routière et des installations existantes » et devrait aussi être enterré, et que « le projet de métro automatique vise à améliorer les dessertes des passagers dans la zone réservée » (p. 259).

(3) L'Autorité environnementale recommande de modifier les illustrations afin de distinguer les terminaux des aires de stationnement et de clarifier le besoin exact auquel le projet répond, ainsi que les critères de choix qui en découlent

➤ les installations électriques

Le pétitionnaire indique comme la contrainte de la proximité d'une centrale électrique existante et qu'à ce titre CFTEbis a été retenue du fait de sa proximité de l'aire « Agen ». « Les [deux] scénarios présentés étudient la pertinence ou non de délocaliser la CTFE Bis en y intégrant les composantes du renforcement électrique » (p. 260). Dans l'hypothèse d'une délocalisation intégrant le renforcement, le pétitionnaire a étudié une zone disponible d'environ 2,5 hectares au nord-est, un plan de la centrale est présenté (p. 261). Le deuxième scénario est celui retenu et présenté plus avant. Les raisons du choix invoqués sont un impact moindre sur le milieu naturel soit 0,7 ha au lieu de 2,5 ha (cf.illustration 8), l'évitement « des travaux de dévoiement des réseaux d'énergie » et d'une phase transitoire et de basculement qui impliqueraient une phase travaux estimée à neuf ans (p. 262).



Illustration 8- Localisations étudiées pour l'emplacement du renforcement électrique (périmètres en pointillés bleus, approximatif pour le CFTEbis + renforcement) et enjeux naturels : entomofaune (hachurés verts) et avifaune (rond blanc avec initiales) (p. 263, fond © Google map, modifié par l'Autorité environnementale).

L'Autorité environnementale remarque que ces deux seuls scénarios ont été étudiés, sans considérer la réduction de l'étalement en surface en regroupant verticalement les installations, par exemple via des bâtiments multi-niveaux ou en utilisant des technologies compactes¹⁵.

(4) L'Autorité environnementale recommande de présenter un scénario réduisant l'emprise au sol des installations électriques et le cas échéant, les raisons du rejet de cette solution.

■ Périmètre projet

Les six postes de l'aire « Agen » ont été autorisés en 2020. Pour l'Autorité environnementale, il apparaît clairement que le projet actuel se fait dans la continuité de ces postes avions : « la jetée « Agen » est une composante du projet de densification Est de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle permettant la mise au contact de 6 postes gros porteurs directement reliés au Terminal 2 via l'extension concomitante du Lisa » (p. 256).

Dans le dossier présenté, le pétitionnaire ne répond pas clairement à une attente de l'Autorité environnementale déjà soulignée dans son cadrage préalable : « il conviendra [...] de préciser si ce projet s'inscrit dans le cadre d'autres développements envisagés sur la plate-forme dans les dix prochaines années ». L'Autorité environnementale souligne que cette demande s'étend à l'ensemble de la plateforme. A ce titre, différentes mentions de projets sont faites dans le document et des exemples sont repris ci-après :

- les aires « Sierra » et « Golf » (cf illustration 6), actuellement sans contact avec une jetée d'embarquement, ont été considérées pour choisir « l'emplacement de [la] nouvelle jetée » alors qu'elles ne sont pas dans la zone Est (p. 257) ;
- les différentes possibilités de prolongations des lignes CDGVAL et Lisa (p. 259) ;
- « une galerie pour un futur projet de système d'acheminement des bagages » (p. 25) ; « Il est également étudié [...] le développement du système de transport public interne : Projet APM (Automated People Mover) » (p. 258).

¹⁵ Différents guides et normes présentent ce type de solutions. NFPA 850 – Recommended Practice for Fire Protection for Electric Generating Plants and High Voltage Stations, référence internationale pour l'implantation multi-niveaux, gestion incendie et séparation des risques ; ABB White Paper – Compact substations in urban areas, exemples de postes modulaires superposés ; IEC 60076 (série) – Power Transformers, norme internationale pour choisir entre transformateurs à huile ou secs, avec implications sur l'installation en bâtiment multi-étages ; etc.

De même, d'après des éléments de concertation en ligne sur la vision stratégique d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle¹⁶, d'autres projets au sein de la plateforme sont envisagés, à l'horizon 2035 et à l'horizon 2050.

Pour l'Autorité environnementale, l'ensemble de ces éléments interroge sur l'existence d'un projet plus global de densification de la plateforme aéroportuaire qui s'échelonnerait dans le temps et qui n'est pas mentionné par le pétitionnaire.

En ce qui concerne la zone Est, les éléments du dossier de concertation montrent deux bâtis et un métro qui ne sont pas inclus dans la présente évaluation environnementale (cf. illustration 9), alors qu'ils sont dans la zone Est et possiblement liés directement au présent projet.



Illustration 9- « Vision 2035/2050 de la plateforme de Paris-CDG » (Extraits du dossier de concertation, ajouts en vert plein ou pointillé par la MRAe).

Enfin, au sujet du raccordement des installations électriques au poste de Mitry-Mory (voir partie « 2.2 Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale ») dans le document en annexe, est précisé « la présente étude d'impact intervient en amont du projet de raccordement du client ADP. En effet, au titre de la notion de projet au sens du code de l'environnement, la partie « raccordement électrique du client » réalisée par RTE doit être intégrée à l'étude d'impact du projet du client » (RTE - Contribution Étude d'Impact ADP, p. 2).

L'Autorité environnementale rappelle que selon l'article [L.122-1](#) du code de l'environnement, « 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 des maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

(5) L'Autorité environnementale recommande de préciser et de respecter la notion de périmètre projet de densification Est de la plateforme aéroportuaire en y ajoutant les travaux de raccordement au poste de Mitry-Mory, en indiquant si d'autres composants seront ajoutés aux horizons 2035 et 2050 et dans ce cas d'actualiser l'évaluation environnementale avant tout lancement des travaux afin que l'Autorité environnementale puisse évaluer les incidences sur l'environnement et la santé humaine dans leur globalité conformément au code de l'environnement.

16 [Lien vers la page presse du groupe ADP](#), le dossier est accessible par un lien sur cette page.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. Climat

En préambule, l'Autorité environnementale rappelle que sont distingués dans l'atmosphère, les gaz qui ont des effets sur le réchauffement climatique, qui sont évalués par les émissions liées au projet de gaz à effet de serre (GES) comme le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (NO₂) et certains gaz fluorés ; et les gaz ou particules qui dégradent la qualité de l'air, car néfastes pour la santé humaine, évalués entre autres par les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines (PM₁₀¹⁷ et PM_{2,5}). Pour mémoire, le cadrage préalable a invité le pétitionnaire à traiter ces deux aspects (p.10 et 11 de l'avis).

Par ailleurs, dans le cadre des activités de la plateforme aéroportuaire, les activités au sol et celles aériennes sont gérées de manière dissociée.

Le pétitionnaire indique que les GES sont exprimés en CO₂ équivalent (CO₂e) qui est la masse de CO₂ émise qui provoquerait le même effet que la masse d'un autre gaz à effet de serre émise durant une période donnée, 50 ans en général pour un projet, les gaz n'ayant pas tous la même capacité à réchauffer l'atmosphère. L'Autorité environnementale remarque qu'après ce préambule, cette unité n'est pas toujours reprise ensuite, on suppose que les valeurs données sont néanmoins exprimées en CO₂ équivalent.

■ État initial à l'échelle de l'aéroport

17 De l'anglais *Particulate Matter* (matières particulaires). Particules en suspension dans l'air dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches. Selon l'article R. 221-1 du code de l'environnement, les PM₁₀ sont des particules passant dans un orifice d'entrée calibré dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé de l'environnement, avec un rendement de séparation de 50 % pour un diamètre aérodynamique de 10 µm. La définition des PM_{2,5} est analogue.

SCOPE	SOURCE	
SCOPE 1		
SCOPE 1 : Emissions directes	Sources stationnaires	Centrales thermiques et équipements groupes de secours
	Sources mobiles	Véhicules de service du Groupe ADP
SCOPE 2		
SCOPE 2 : Emissions internes (Energie)	Achat énergie	Achat d'électricité
SCOPE 3		
SCOPE 3 : Emissions indirectes de la chaîne de valeur considérées (hors Energie Amont)	Avions	Emission avions (moteurs de poussée – cycle LTO (Landing Take-Off, soit le cycle atterrissage- roulage - décollage)
		Moteurs auxiliaires (APU) groupe de puissance auxiliaire utilisé pour fournir de l'électricité et de la climatisation/chauffage à l'avion
		Emission en vol des avions – croisière départ (émissions pour les vols au départ de Paris-CDG au-dessus de 3 000 pieds (or ce qui est déjà comptabilisé dans le cycle LTO). Elles s'appuient sur une modélisation Groupe ADP.
	Sources mobiles	Ground Support Equipment (GSE) – Ces engins interviennent au poste avion pour approvisionner, décharger, entretenir l'aéronef au cours de l'escale
		Déplacement professionnel des salariés d'ADP (missions)
		<ul style="list-style-type: none"> • Déplacement domicile-travail des salariés ADP • Déplacement domicile-travail des salariés des plateformes (autres qu'ADP)
		Déplacements des passagers pour se rendre et quitter l'aéroport
Process	Traitement des déchets	
Achat d'énergie	Electricité revendue à des tiers	

Illustration 10- Sources d'émissions de gaz à effet de serre selon différents périmètres (scopes) (p. 42).

Sur la base du bilan de gaz à effet de serre réalisé annuellement par l'exploitant aéroportuaire, en 2019, les émissions internes (scopes 1 + 2) s'élèvent à 52 808 tonnes de CO₂, les émissions externes (scope 3) étaient de 13 993 883 tonnes CO₂ (p. 47), les émissions internes représentent donc environ 0,4 % du total des émissions.¹⁸

En conclusion, le pétitionnaire indique que « le secteur des transports représente 31% des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle régionale, le secteur aéroportuaire contribuant pour environ 3 %. 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 clients et salariés aux aéroports » (p. 49). L'Autorité environnementale souligne que cette estimation prend en compte uniquement les scopes 1 et 2, et que si le scope 3 était pris en compte, cette valeur serait très supérieure. En effet, dans son PCAEM¹⁹, la métropole du grand Paris (MGP) a estimé, en précisant l'existence de grandes incertitudes, la part des émissions de GES du transport aérien dans l'ensemble « transport » en 2012 : environ 54 %. L'Autorité environnementale indique également que dans son projet de PCAEM²⁰, le bilan des GES effectué tient compte des trois scopes et que « le transport aérien devient le secteur

18 Les « scopes », tels que présentés en figure 10 ; correspondent aux typologies de sources prises en compte dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre des plateformes aéroportuaires.

19 PCAEM 2018 de la métropole du grand Paris. « S'il n'appartient pas entièrement à son territoire [Le Mesnil-Amelot, Mauregard, Compans et Mitry-Mory, commune du 77 n'en font pas partie], la Métropole du Grand Paris a pris le parti d'intégrer à son calcul de Bilan Carbone l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle ». [Lien](#)

20 [Page](#) permettant d'accéder au projet de PCAEM 2026-2032, arrêté en juillet 2025, il doit encore être approuvé par le conseil de la MGP. Cf. page 23.

le plus émissif du territoire métropolitain. En 2019, il a généré, en effet, 41% de ses émissions (sont pris en compte l'ensemble des vols au départ des aéroports d'Orly et de Roissy Charles de Gaulle) ».

(6) L'Autorité environnementale recommande de présenter le bilan carbone de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle en tenant compte des trois périmètres ou scopes, et de modifier en conséquence les conclusions afférentes.

■ **Bilan carbone des opérations au sol**

Le cadrage préalable développait les attendus notamment en termes de conception des bâtiments et demandait 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 » et également que « des mesures de réduction, voire de compensation en conséquence, sont attendues à cet égard ».

Le pétitionnaire a réalisé une estimation des GES pour la phase travaux (p. 336 et 337). Celles-ci sont estimées pour les postes terrassements, artificialisation, ainsi que pour les matériaux et l'énergie nécessaires à la construction du terminal Agen, de l'extension de l'APM Lisa, des installations électriques et à leur raccordement au poste de Mitry-Mory. Le pétitionnaire précise que pour le terminal Agen « l'estimation des émissions de GES induites par le projet ne respecte pas les seuils visés de la RE2020 », ce qui amène à identifier pour chaque composante projet, les impacts les plus importants et des pistes de réduction. L'Autorité environnementale remarque que les émissions liées au stockage, au transport et au traitement des terres excavées ne sont pas mentionnées dans le corps de l'étude d'impact, mais elles sont estimées pour le stockage et le transport dans le bilan carbone des « Annexes complètes » : 225 à 317 tCO₂e (Bilan carbone, p. 17-18).

Un ensemble de mesures de réductions sont présentées (mesure R17), par exemple « Favoriser l'utilisation d'engins de chantier non émetteurs de gaz à effet de serre et la génération d'électricité par des moyens écologiques alternatifs aux groupes électrogènes au diesel », « limiter les distances de transports routiers par des choix judicieux de fournisseurs locaux ou régionaux, ainsi que les distances des centres de revalorisation pour les déblais » (p. 338).

L'estimation est ensuite réalisée en phase exploitation (p. 339 à p. 341). Pour l'APM Lisa les émissions sont respectivement de 7 206 tCO₂e sur 20 ans (2030-2050, voir l'illustration 11. L'extension n'est toutefois pas traitée dans le bilan carbone fourni en annexe.

Type d'ouvrage	2030 à 2050
APM Voies et systèmes (tCO ₂ e)	236
APM Navette (2,08mx26m) (tCO ₂ e)	5
APM Station en surface (tCO ₂ e)	86
APM Trémie routière (2x3 voies) (tCO ₂ e)	5
Passerelle pour piétons (tCO ₂ e)	11
Emissions totales (tCO ₂ e)	343
Emissions totales pour la phase exploitation (tCO ₂ e)	7 206

Les émissions de GES associées à l'étape exploitation sur une période de 50 ans sont estimées à 7 211 tCO₂e pour l'extension LISA

Illustration 11- « Résultats annuels par type d'ouvrage pour le métro LISA lors de la phase exploitation » (p. 339).

Le pétitionnaire indique ainsi que l'évitement lié à la suppression des rotations de bus remplacés par l'APM Lisa sur une période de 50 ans est estimé à 18 217 tCO₂e.

Les émissions de GES en phase exploitation du terminal Agen sont reportées dans un tableau de synthèse. L'indicateur Ic énergie présenté « correspond à l'impact sur le changement climatique, à l'horizon 50 ans, des émissions de gaz à effet de serre relatives aux consommations d'énergie du bâtiment pendant son exploitation » (Bilan carbone, p. 27).

Le pétitionnaire indique que sur la base des données disponibles au jour de la réalisation [du] bilan, les émissions de GES estimées pour le projet sont de 36 242 à 40 631 tCO₂e, alors que le bilan carbone en annexe, sans compter l'APM Lisa, indique entre 49 856 et 54 245 tCO₂e. Le pétitionnaire ne propose aucune conclusion, sur ce que représentent ces émissions supplémentaires au regard de l'état initial, du PCAEM ou de l'évolution du projet de densification qui se poursuivrait (Voir paragraphe « périmètre projet »).

L'Autorité environnementale estime que la qualité du bilan d'émission de GES « au sol » est insatisfaisante : les éléments traduits dans l'étude d'impact sont peu clairs. Les indicateurs ne sont pas explicitement présentés et les valeurs présentées ne sont pas toutes concordantes. Par exemple, dans le tableau récapitulatif « Synthèse des émissions par les composantes Jetée Aires « Agen » et « renforcement électrique » », dans les lignes correspondantes à la phase chantier, des valeurs différentes sont reprises pour l'APM Lisa, et la valeur liée à l'entretien du renforcement électrique est légèrement différente de celle du tableau (2 391 tCO₂e dans le tableau p. 341, 2 439 dans la synthèse). De plus, les méthodologies de calcul sont présentées de manière trop peu précise, tant dans l'étude d'impact qu'en annexe, ce qui ne permet pas d'interroger les valeurs présentées.

(7) L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter un bilan carbone « au sol » actualisé, à horizon 2050 avec et sans projet, de façon plus structurée, et d'y inclure la phase « évitement » lors de la conception en amont ;
- expliciter les calculs, définir les notions nécessaires à la compréhension, notamment en ce qui concerne les indicateurs de la réglementation RE2020 ;
- définir le cas échéant des mesures d'évitement et de réduction des émissions supplémentaires au regard de l'état initial des émissions et de la stratégie territoriale en matière de maîtrise des émissions (PCAET, PPA, PCAEM).

■ Bilan carbone lié au trafic aérien

Le pétitionnaire indique que « le projet de densification Est n'engendre pas de création de capacité aéronautique nouvelle et n'a aucune incidence sur le trafic aérien » (p. 23). L'Autorité environnementale renvoie au développement présenté en partie 2.3 et souligne qu'il lui semble que le projet s'inscrit dans une perspective plus globale de développement des activités aéroportuaires afin de permettre le développement de l'activité aérienne. Elle estime qu'il convient donc raisonnablement d'évaluer les perspectives d'évolution de trafic permises par ce projet et les autres projets prévus au sein de la plateforme, et d'établir un bilan carbone global permettant de mettre en œuvre des mesures d'évitement, de réduction voir de compensation de ces émissions.

(8) L'Autorité environnementale recommande à l'exploitant de quantifier les émissions de gaz à effet de serre engendrées et notamment l'augmentation du trafic aérien permis par ses composantes, ainsi que celles des autres projets envisagés sur la plateforme. Il s'agit de prendre en compte à la fois les scopes aéroportuaires mais également de quantifier en coordination avec les compagnies aériennes concernées les émissions induites par les phases en vol, et de préciser les dispositifs d'évitement, réduction et compensation des émissions carbonées prévus pour l'ensemble des scopes aéroportuaires et aériens.

■ Raccordement à un réseau de chaleur urbain

Dans son cadrage préalable, l'Autorité environnementale invitait à « indiquer les dispositions prévues ou étudiées en vue de la récupération d'une partie de la chaleur fatale produite par les datacenters à proximité et notamment celui de Tremblay-en-France (95) ».

Le pétitionnaire a précisé que « le site de raccordement du data center le plus proche étant localisé à une distance supérieure à 3 km, la densité linéaire est inférieure au seuil de faisabilité de 1,5 MWh/m/an. Le raccordement au data center en vue de la récupération de la chaleur produite pour la jetée d'embarquement n'est pas pertinent » (p. 377).

Pour l'Autorité environnementale, l'absence de méthodologie liée au calcul du seuil de faisabilité ne permet pas d'évaluer la pertinence du raisonnement proposé.

(9) L'Autorité environnementale recommande de préciser comment est calculé le seuil de faisabilité ou de justifier la valeur de ce seuil, notamment la puissance en GWh/an du data center, la distance exacte et la consommation prévue de la jetée.

3.2. Santé humaine

■ Qualité de l'air

Pour mémoire, il est précisé dans le cadrage préalable que « 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 » et que pour l'Autorité environnementale, ces impacts doivent être évalués. De plus, la commune de Mitry-Mory est située dans la « zone sensible pour la qualité de l'air » définie dans le plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France²¹.

- Mesures de polluants à l'état initial

Le pétitionnaire présente un rappel sur les différents polluants de l'atmosphère et leur origine, ainsi que différentes valeurs utilisées dans le cadre de la réglementation (p. 206-207). Des données relatives à la qualité de l'air sur le site du projet sont présentées (p. 209 à 213). Des graphiques comparent l'évolution des maxima journaliers en moyenne horaire pour le dioxyde d'azote (NO₂), avec le seuil d'information réglementaire, qui est le « niveau au-delà duquel une exposition de courte durée [1h] présente un risque pour la santé humaine de groupes particulièrement sensibles au sein de la population » (Airparif), et une valeur guide de l'OMS, voir l'illustration 12.

Le pétitionnaire indique « une absence de dépassement du seuil d'information réglementaire et de la valeur guide de l'OMS sur l'ensemble de l'année ». L'Autorité environnementale précise toutefois que l'OMS donne trois valeurs guides pour le NO₂ :

- En moyenne journalière : 25 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 3 jours par an
- En durée d'exposition : sur 1h : 200 µg/m³, sur 1 an : 10 µg/m³

L'Autorité environnementale remarque que ces choix de mesure (maxima) et de seuil (durée courte de 1h) ne sont pas expliqués par le pétitionnaire. On peut supposer que ce choix résulte de l'absence de logements sur le site de l'aéroport. Cependant, il existe un centre de rétention au niveau de la plateforme, or les choix faits par le pétitionnaire pour les NO₂ semble résulter du choix de ne considérer que les agents au sol.

L'Autorité environnementale rappelle que pour les particules PM₁₀ et PM_{2,5} ni la réglementation ni l'OMS ne donnent de valeur horaire. Les mesures ainsi que les seuils de comparaison sont différents dans les graphiques suivants, ce qui n'est pas souligné par le pétitionnaire, et peut nuire à la bonne compréhension du public.

En moyenne annuelle, d'après le diagramme des concentrations pour les années 2014 à 2019, les valeurs sont comprises entre 20 et 37 µg/m³, elles sont comparées au seuil réglementaire et à la valeur guide de l'OMS, que le pétitionnaire positionne à 10 µg/m³ alors que ce seuil a été abaissé à 5 µg/m³ en 2021. Le pétitionnaire prend l'année 2019 comme référence, et si les mesures du rapport de 2019²² sont toujours valables, il n'en est

21 Ces zones se définissent par une forte densité de population [...] et par des dépassements des valeurs limites pour certains polluants, sur ces zones les actions en faveur de la qualité de l'air sont qualifiées de prioritaires.

22 « Surveillance de la qualité de l'air à Paris-Charles de Gaulle » - ADP - Laboratoire 2019. [Lien](#)

pas de même pour les seuils qui ont été modifiés « sur la base des nombreuses données scientifiques actuellement disponibles, [...] pour protéger la santé des populations » (Airparif). L'intégralité des mesures en moyenne annuelle sur les trois stations est au-dessus de ce seuil pour les NO₂. Il en est de même pour les PM10 et 2,5, voir l'illustration 12.

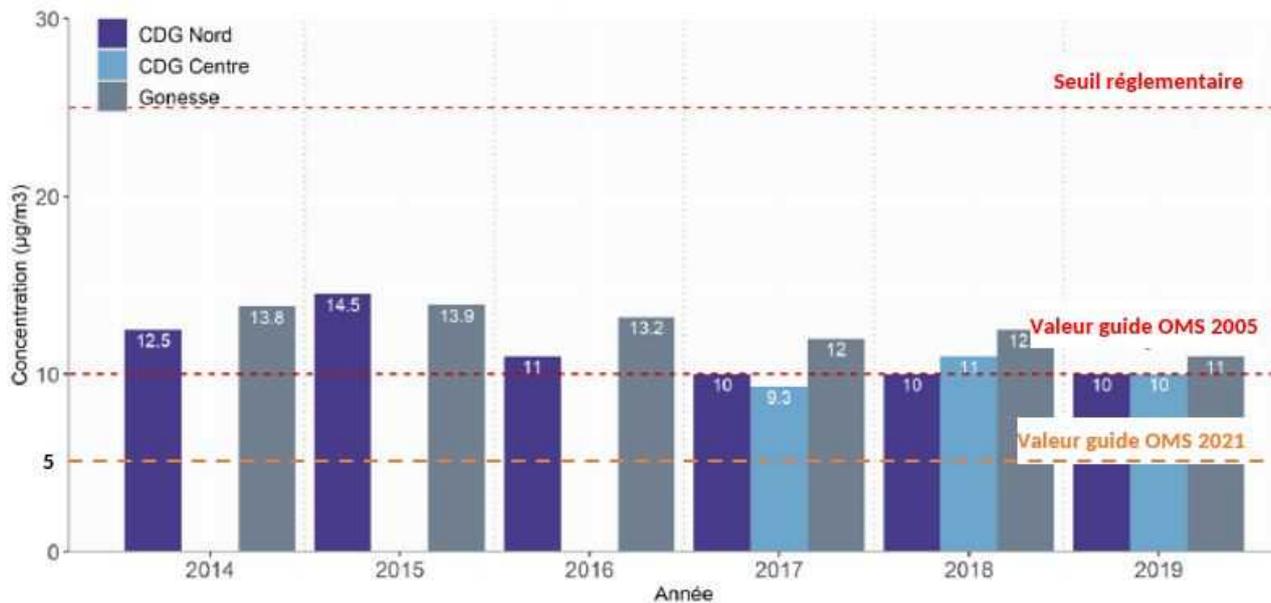


Illustration 12- « Evolution de la moyenne annuelle en PM2,5 de 2014 à 2019 ». En pointillés orange, la MRAe a ajouté la valeur guide de l'OMS actuelle (p. 212).

L'Autorité environnementale souligne qu'en moyenne annuelle, l'ensemble des valeurs des polluants NO₂, PM10 et PM2,5 dépassent les valeurs guide de l'OMS.

- Modélisation des émissions et cartographie à l'état initial

Les polluants inventoriés sont les oxydes d'azote (NO_x), les PM, les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), les oxydes de soufre « assimilés dans cet inventaire au dioxyde de soufre » (SO₂) et le monoxyde de carbone (CO) (p. 213). Les sources d'émissions considérées sont le trafic routier, les émissions des avions durant le cycle landing and take-off (LTO, littéralement « atterrissage décollage » mais le cycle comprend aussi l'approche et le roulage), les émissions des véhicules et des engins spéciaux assistants en escale et les moteurs auxiliaires (p. 213 à 217). D'après le pétitionnaire, le transect²³ permet de connaître les contributions sectorielles des émissions atmosphériques avec un focus sur la zone du projet d'aménagement (p. 223). Or les données et les hypothèses sur lesquelles s'appuie ce transect ne sont pas fournies, notamment la prise en compte du phénomène de dispersion atmosphérique, ou les détails des aménagements considérés dans le scénario au fil de l'eau. Les résultats sont présentés en tonnes de polluants avec un pourcentage de contributions (p. 217 à 219), puis des cartes de concentration annuelles modélisées en 2019 sont présentées (p. 222 à 225).

23 Le terme transect désigne pour les géographes « un dispositif d'observation de terrain ou la représentation d'un espace, le long d'un tracé linéaire et selon la dimension verticale, destiné à mettre en évidence une superposition, une succession spatiale ou des relations entre phénomènes ».



Illustration 13- « Concentration en moyenne annuelle de NO₂ (µg/m³) - État initial - 2019 ». Les concentrations en NO₂ modélisées dépassent la valeur guide de l'OMS de 5 µg/m³ sur l'ensemble de la zone. Les tons rouges indiquent le dépassement de la valeur réglementaire de 40 µg/m³ (p. 222).

En conclusion, le pétitionnaire indique que « les valeurs réglementaires annuelles sont dépassées localement », cf illustration 13. Il note également que « le trafic aérien est peu contributeur de cette qualité mis à part à proximité directe des zones d'atterrissage pour les particules fines ». Pour l'Autorité environnementale le trafic aérien est au contraire contributeur pour les NO₂, en effet, avec le monoxyde d'azote, il représente une part importante des NO_x, et le diagramme p.217 montre que les émissions de ces derniers sont dues à 72,9 % à la phase LTO. De plus, la corrélation avec les zones de piste dans la cartographie (illustration 13) ne peut être attribuée aux seules activités des assistants en escale, les fortes concentrations seraient alors centrées sur les aires (postes avions).

(10) L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter des valeurs et des modélisations à partir de données plus récentes, pour le suivi de la pollution de l'air après la reprise du trafic aérien post-covid ;
- détailler les mesures d'atténuation définies.

- Impacts en phase chantier et exploitation

Le cadrage préalable indiquait : « 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. ».

Le pétitionnaire indique que « les travaux liés au projet de densification Est auront un impact sur la qualité de l'air [...qui] demeurera ponctuel, temporaire et d'intensité faible ». En phase exploitation, « les groupes de secours [...] sont utilisés en cas de défaillance électrique [...] L'impact sur la qualité de l'air est marginal. ». Et enfin, qu'« en cas de dysfonctionnement de la ligne du Lisa, l'impact de l'ajout d'un transport par bus [...] sur la qualité d'air reste marginal » (p. 343). Des mesures d'évitement et de réduction classiques en phase chantier sont prévues, certaines ne sont pas des mesures mais des obligations réglementaires. L'Autorité environnementale souligne qu'aucune modélisation à l'échéance projet n'est présentée dans le dossier.

(11) L'Autorité environnementale recommande :

- de réaliser des estimations des émissions de polluants de l'air à l'échéance du projet en 2030 du fait de la mise en service du terminal « Agen », et prenant en compte le fait que la phase de décollage ;
- d'évaluer la contribution du terminal Agen aux émissions globales de l'aéroport pour quantifier son impact ;
- de qualifier l'enjeu de la pollution de l'air au regard de l'exposition des individus (habitants à proximité, travailleurs, résidents temporaires du centre de rétention, c'est-à-dire les « cibles »), de leur nombre, du lieu, de la présence de bâti ou non et en précisant la durée d'exposition pour chaque cible.

■ Nuisances sonores

- État initial

Le pétitionnaire présente les notions liées aux nuisances sonores, les cartes bilan sont présentées avec les indices Lden²⁴ et Ln²⁵.

L'étude d'impact résume le contenu des documents de planification concernant l'aéroport : classement sonore des infrastructures de transport terrestres et aériens, plan de prévention du bruit dans l'environnement, plan d'exposition au bruit et plan de gêne sonore de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (p. 174 à 177).

Afin de réaliser une modélisation des niveaux sonores, le pétitionnaire indique que des mesures sont réalisées : il existe des stations de mesure permanentes, et différentes campagnes ont été faites pour l'aire Agen, le terminal 4 (abandonné) et le présent projet de densification Est (p. 178 à 188). « La caractérisation de l'environnement sonore d'état initial s'appuie sur des simulations acoustiques, intégrant l'ensemble des données du trafic aérien pour l'année 2019, du trafic routier pour l'année 2019 et du trafic ferroviaire pour l'échéance 2022-2027 » (p. 189). Deux cartes présentent les résultats pour la partie Est de l'aéroport, (cf. illustration 14) (indicateurs Lden et Ln, p. 191 et 192).

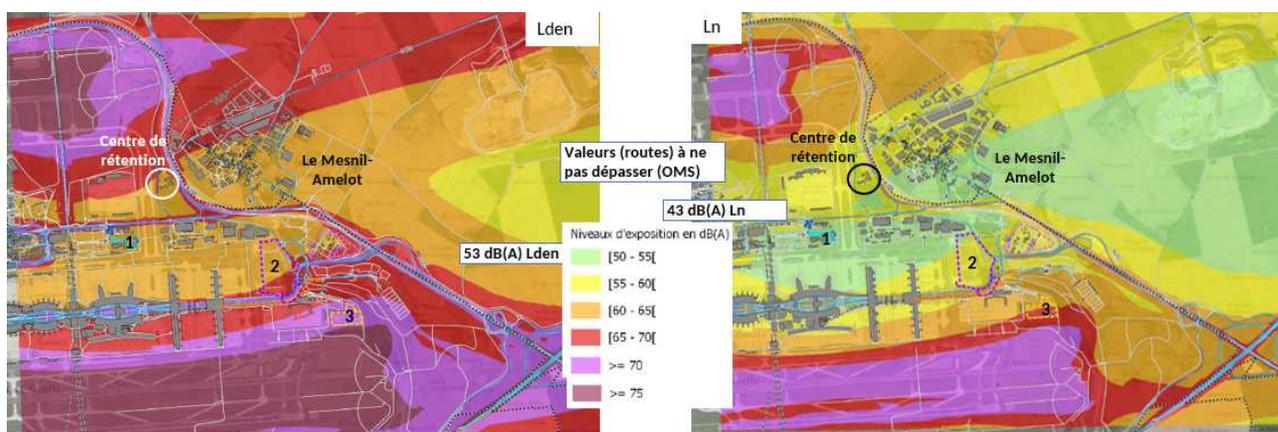


Illustration 14- Niveaux d'exposition au bruit dans l'environnement basés sur les infrastructures terrestres et aériennes – 24h. 1, 2 et 3 : respectivement installations électrique, Agen et Lisa. Quel que soit l'indicateur (Lden/Ln) et l'endroit de la zone considéré, le niveau d'exposition au bruit est supérieur aux valeurs à ne pas dépasser de l'OMS (p. 191 et 192, modifié par la MRAe).

Le pétitionnaire indique en conclusion de cet état initial que l'enjeu est « fort » sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle « compte-tenu de l'impact par le bruit des infrastructures routières, ferroviaires et aériennes », que « l'enjeu de la composante Jetée peut être qualifié de moyen notamment par rapport à la riveraineté avec le Mesnil-Amelot pour la composante de la Jetée Agen » et que « pour les composantes de l'extension de la liai-

24 Lden : Niveau sonore équivalent - Level day-evening-night en dB (A) : indice calculé à partir des niveaux de pression acoustique des événements sonores détectés sur une journée. Des pondérations de +5 dB pour la période de soirée (18 h 00 à 22 h 00 en heure locale) et de +10 dB pour la période de nuit (22 h 00 à 6 h 00) sont appliquées.

25 Indice Ln : la valeur de l'indice de bruit Ln, exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition au bruit en période de nuit. Elle correspond au niveau sonore équivalent déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année.

son LISA avec la création d'une station et le renforcement de la capacité électrique, l'enjeu lié aux nuisances sonores est évalué à faible ».

Pour l'Autorité environnementale, il est nécessaire de comparer les valeurs des différentes cartographies aux lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement de l'OMS, calculées pour protéger la santé humaine des effets néfastes de l'exposition au bruit, valeurs rappelées sur l'illustration 15.

Type de source sonore	Recommandation maximale de l'OMS			Force de la recommandation
	Lden en dB(A)	Ln en dB(A)	LAeq,24h en dB(A)	
Trafic routier	53	45	-	Forte
Trafic ferroviaire	54	44	-	Forte
Trafic aérien	45	40	-	Forte

Illustration 15- Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement - Recommandations de l'OMS (p. 177).

L'Autorité environnementale souligne que les enjeux sont à évaluer au regard des nuisances sur les individus exposés au bruit.

(12) L'Autorité environnementale recommande de qualifier l'enjeu des nuisances sonores au regard des individus exposés au sein de la plateforme et en dehors en précisant le nombre de personnes concernées, la nature du site (tarmac, bâti) et les différents niveaux sonores.

- Phase d'exploitation

L'étude d'impact indique que le terminal Agen « a un effet positif sur l'environnement sonore en masquant les nuisances sonores entre les postes avions et la commune du Mesnil-Amelot » et qu'« en tant que bâtiment, ne génère pas de nuisance sonore ». En revanche « Le renforcement de la capacité électrique est susceptible de générer des nuisances sonores » (p. 311). Cependant, le pétitionnaire précise que « la plupart des sources de bruit se trouvent à l'intérieur des bâtiments, ce qui réduira la propagation du bruit vers l'extérieur » et que « seuls les groupes électrogènes sont situés à l'extérieur, [...] ils ne fonctionnent qu'en cas d'urgence, limitant ainsi les nuisances sonores dans le temps. [...] De plus, il convient de noter que le seul bâtiment sensible à proximité est le bâtiment de bureaux d'Air-France » (p. 314)

L'étude d'impact fournit la modélisation de l'impact sonore de l'extension de l'APM Lisa issue de l'étude acoustique. Il a été identifié que les premières habitations sont situées à environ un kilomètre de l'extension. D'après l'étude acoustique, la contribution sonore de la future extension est perceptible jusqu'à 100 mètres de la voirie. Cette contribution est d'environ 20 dB(A) en façade des premières habitations, de jour comme de nuit, ce qui est très en dessous du niveau de bruit de fond (p. 312-313).

L'étude d'impact montre une modélisation des niveaux sonores au fil de l'eau, sans projet, et avec projet à l'horizon 2030. Les sources prises en compte sont les mêmes que celle pour l'état initial avec comme différences l'horizon 2030 considéré pour les trois type de transport et la prise en compte des trois composantes du projet. Le pétitionnaire précise que « l'impact du bruit aérien est identique entre les scénarios fil de l'eau et aménagement, puisque les composantes du projet ne créent pas de capacité de postes avion supplémentaires » (p. 315).

En conclusion le pétitionnaire indique que « les aménagements prévus pour la situation projet 2030 ont des effets peu significatifs sur la zone d'étude pour les deux indicateurs analysés, le Lden sur 24 heures et le Ln en période nocturne. On peut noter une légère dégradation de l'environnement sonore à proximité immédiate des composantes de l'extension de la liaison LISA, et le long de la N1104. Concernant la composante de renforcement électrique au droit la CTFEbis déjà existante, les groupes de secours n'auront aucune émergence en termes de bruit » (p. 315).

L'Autorité environnementale estime que cette approche partielle, ne prenant pas en compte les perspectives d'évolution du trafic aérien de la plateforme, n'est pas satisfaisante. Elle rappelle qu'elle estime que le projet s'inscrit dans une perspective plus globale de développement des activités aéroportuaires pouvant permettre

le développement de l'activité aérienne, et qu'il convient bien donc raisonnablement d'évaluer les perspectives d'évolution de trafic permises par ce projet et les autres projets prévus au sein de la plateforme, et d'établir des projections d'évolutions de niveaux de bruit permettant de mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction de ces émissions. Ces projections doivent être réalisées au-delà des limites de la plateforme en prenant en compte le cycle LTO et en caractérisant les évolutions à la fois en indicateurs énergétiques et évènementiels.

(13) L'Autorité environnementale recommande de :

- réétudier la qualification des nuisances sonores à l'état initial en prenant en compte le degré d'exposition des individus (travailleurs, centre de rétention, riverains) ;
- modéliser les nuisances sonores en phase d'exploitation du projet en prenant en compte l'augmentation du trafic aérien permis par ses composantes ainsi que celles des autres projets envisagés sur la plateforme. Il s'agit de prendre en compte l'impact au sol mais également le cycle avions roulage-décollage-atterrissage, avec des indicateurs acoustiques énergétiques et évènementiels, et de définir les mesures d'évitement et de réduction des impacts du bruit sur la santé humaine, tenant compte des valeurs-guide de l'organisation mondiale de la santé.

3.3. Biodiversité

Dans le cadrage préalable l'Autorité environnementale précisait que soit « *[analysé] avec rigueur l'enjeu du maintien de la biodiversité existante, voire de son renforcement et les éventuelles conséquences du projet sur des milieux naturels existants* ».

L'étude d'impact, sur ce thème, se base sur une étude de 2025 d'après la date des cartographies, mais seule l'« *Étude faune/flore/zones humides de la plateforme de Paris Charles de Gaulle* » est fournie dans les compléments pour « *l'ensemble de la plateforme aéroportuaire de Charles-de-Gaulle [...] réalisée [...] en 2018 ainsi qu'en 2022-2023* » (p. 96).

(14) L'Autorité environnementale recommande de fournir l'ensemble des études habitats/faune/flore pour la bonne information du public.

■ **Zonages d'inventaires et de protection**

L'étude d'impact commence par un rappel sur les « *inventaires et protections des espaces naturels* » et indique qu'il n'en existe aucun sur la plateforme aéroportuaire (p. 84 à 89).

■ **Trames vertes et bleues sur l'aéroport et à proximité**

La carte du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) montre un corridor fonctionnel (prairies, friches et dépendances vertes) dans la partie nord de la plateforme, et à l'est, en vert sur l'illustration 16. En bleu en limite est, le cours d'eau « Les grandes vignes » constitue un corridor fonctionnel. Le pétitionnaire écrit que « *Ces derniers ne sont aujourd'hui déconnectés des milieux aquatiques de la plate-forme que par le centre urbain de Mitry-Mory* » (p. 90).

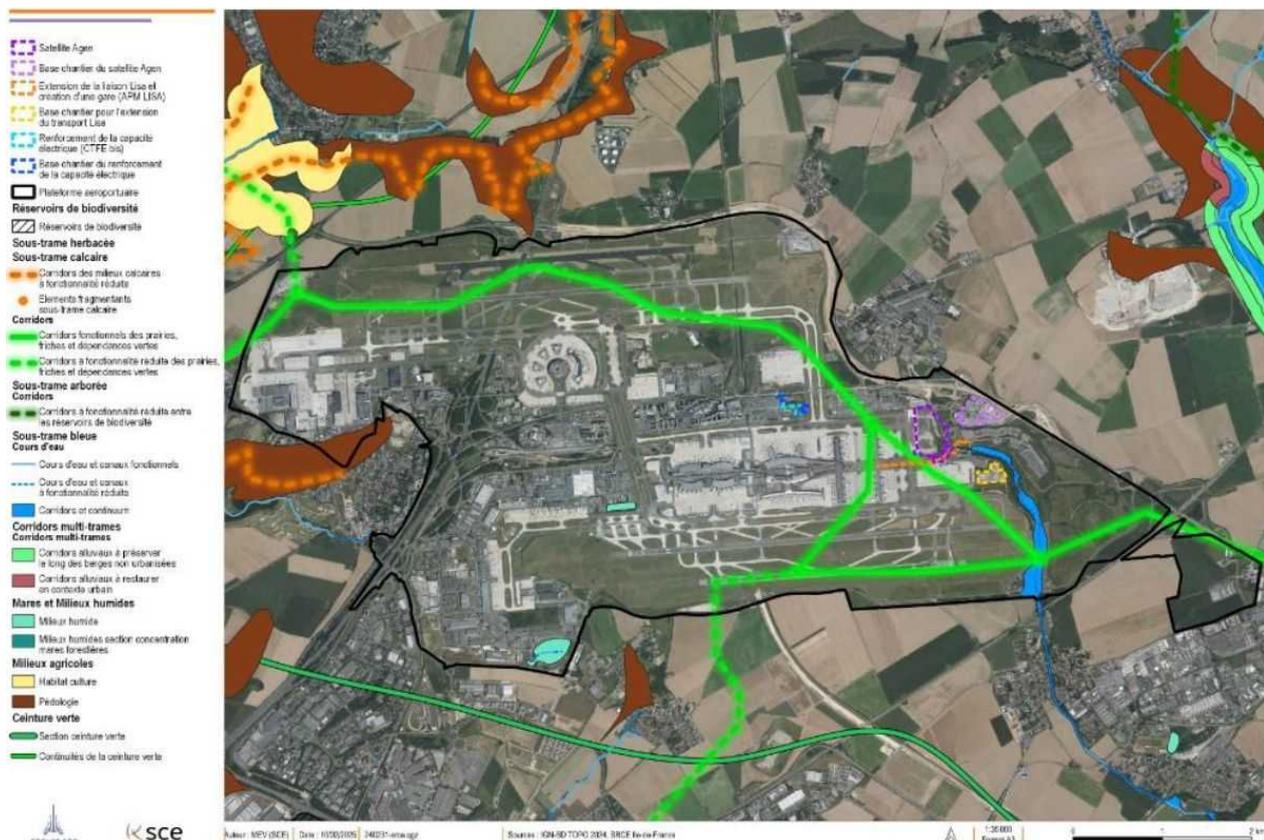


Illustration 16- Schéma régional de cohérence écologique (p. 93).

Le terminal Agen (pointillés violets) jouxte le corridor de la trame bleue, l'extension de l'APM Lisa coupe le corridor de la trame verte. L'extension des installations électriques n'impacte pas les corridors identifiés.

Le pétitionnaire indique qu'« au droit des projets, il y a une discontinuité des habitats herbacés en lien avec les infrastructures de l'aéroport » et les impacts en phase travaux sont jugés « nuls » ce qui est incohérent avec ce qui est noté pour la phase exploitation « les composantes Jetée Agen et extension Lisa amènent une discontinuité de la sous-trame herbacée » (p. 285). Le pétitionnaire indique également que « les projets au droit des composantes intègrent des aménagements paysagers, des évitements d'habitats naturels. Cela consiste en la renaturation d'espaces naturels, intégration de fourrés et prairies au droit des composantes, notamment pour la Jetée AGEN. Ainsi, les impacts résiduels en phase exploitation seront nuls » (p. 285). Pour l'Autorité environnementale, le pétitionnaire doit préciser à l'échelle du projet l'état réel du corridor avant tout travaux du secteur « Agen » (y compris avant la construction des postes de stationnement) pour pouvoir quantifier l'impact du projet et, à défaut d'évitement des impacts, proposer des mesures de réduction voire de compensation.

■ Habitats, dont zones humides, et flore

Une cartographie des habitats au niveau du site projet est présentée ceux-ci sont des prairies de fauche, des friches, des ronciers, fourrés ainsi que des plantations (p. 102). En conclusion, le pétitionnaire indique que « le seul enjeu fort correspond à l'habitat d'une roselière sur le secteur du renforcement électrique d'une surface d'environ 32 m². Il s'agit d'une zone humide [sur critère botanique] habitat réglementé. L'enjeu conservatoire est fort compte-tenu de la rareté de ces habitats sur la plateforme. L'ensemble des autres habitats présentent des enjeux faibles ou moyen ([selon les] fonctionnalités d'accueil pour la biodiversité) » (p. 101). Cette roselière fait partie des 8,98 ha de zones humides inventoriées sur la plateforme aéroportuaire (p. 111). Parmi les sept espèces patrimoniales²⁶ de flore inventoriées sur la plateforme, aucune n'est impactée par le projet (p. 103).

Le pétitionnaire revient sur des phases d'évitement lors de la conception, et indique que en phase travaux, « malgré les évitements du projet, il n'est pas possible d'éviter la roselière. Les impacts sont donc forts », le

tableau des impacts résiduels (p. 286) est erroné en l'état (voir le paragraphe « qualité de l'étude d'impact ») et doit être revu. Le lien entre cet habitat et la zone humide n'a pas l'air d'être fait puisque celle-ci est de nouveau traitée en tant que zone humide (p. 287). Il est noté « *une réflexion est portée sur la mise en place d'une mesure de réduction au droit d'une autre zone humide spontanée présente sur l'aéroport, à proximité de la base arrière-taxi (BAT). Cette zone humide d'environ 1 200 m² est localisée sur le même bassin versant que celle du renforcement électrique* » (p. 287). Pour l'Autorité environnementale, sans savoir ce qui sera réalisé, il est impossible de pouvoir juger de l'impact résiduel de la destruction de la zone humide « roselière » après application de la séquence « RC » (sans évitement).

Pour la flore, la mesure d'évitement E2 indique que « *l'emprise de la base chantier de l'extension Lisa accueille des espèces patrimoniales et protégées* » (p. 288), ce qui induit un doute sur la prise en compte effective des bases chantier et de leurs impacts.

Des estimations sont présentées dans l'annexe « densité » mais ne montrent que la diminution des espaces de nature liée à l'augmentation de la surface imperméabilisée (+ 11 205 m²), sans précisions.

■ Faune

En ce qui concerne l'avifaune, l'étude d'impact recense les espèces contactées sur le site, et le fait qu'elles nichent sur le site ou bien l'utilisent pour le repos ou l'alimentation (chasse), voir l'illustration 17 (p. 112 à 114)

74 espèces ont été observées sur la plateforme aéroportuaire Paris Charles-de-Gaulle lors des inventaires menés sur le site en 2022/2023. Parmi ces 74 espèces, 56 sont protégées en France.

31 espèces au sein de ce cortège présentent des statuts de conservation défavorables (Quasi-menacé, vulnérable, en danger) en France ou en région Ile-de-France toutes saisons confondues. Elles sont donc patrimoniales.

64 espèces d'oiseaux sont présentes en période de reproduction au sein de l'aire d'étude. Parmi elles, 49 sont nicheuses possibles, probables ou certaines. Parmi ces 49 espèces, 37 sont protégées au niveau national et 26 ont un statut patrimonial (statut de conservation défavorable) à l'échelle nationale ou régionale.

Au droit des secteurs du projet de densification Est, seulement 10 espèces patrimoniales (présentant des statuts de conservation défavorables) sont présentes en période de reproduction et 3 espèces en période estivale.



Illustration 17- Les espèces d'oiseaux sur l'aéroport et sur le site projet. De gauche à droite : Ædicnème criard, Tarier pâtre, Linotte mélodieuse, Hirondelle de rivage et Petit gravelot (p. 112-113).

Le naturaliste ayant fait l'inventaire précise que pour quatre individus observés des espèces d'Ædicnème criard et de Petit gravelot, ils « *[semblent] être dérangés par l'activité sur site les empêchant de nicher* » et que « *le site est accueillant pour l'espèce* » (p. 113-114). L'Autorité environnementale souligne que le dérangement vient s'ajouter à la pression de destruction de l'habitat, nécessitant des mesures d'évitement.

En conclusion, « *dix espèces patrimoniales (présentant des statuts de conservation défavorables en France ou région Ile-de-France) sont présentes en période de reproduction et 3 espèces en période estivale [repos, alimentation] sur l'ensemble des secteurs du projet. Les enjeux de conservation de ces espèces sont évalués à fort en raison des statuts de patrimonialités et les protections de ces espèces* » (p. 114).

Aucune espèce de reptile ni d'amphibien n'a été contactée au droit des secteurs projets, mais un « *potentiel de présence* » est noté par le pétitionnaire (p. 117). Huit espèces de chiroptères ont été enregistrées sur le site avec une activité dominée par la Pipistrelle commune. L'étude d'impact indique que le potentiel de gîte est faible, mais que « *cependant, les espèces utilisent ces milieux ouverts, avec une végétation différenciée par*

étage (herbacée, arbustive, arborée) pour se déplacer et s'alimenter. La disparition de ces milieux engendre un impact sur le maintien des espèces sur site » (p. 117). L'Autorité environnementale souligne l'absence de détails sur des strates de végétation favorables au déplacement des chiroptères qui seraient impactées.

Pour les insectes, « plusieurs espèces protégées en région Île-de-France sont présentes au droit des secteurs du projet [...Grillon d'Italie, Conocéphale gracieux et Mante religieuse]. Ils occupent pour certains plusieurs dizaines à plusieurs centaines de mètres carrés. Ces espèces sont présentes de façon diffuse sur la plateforme. Les enjeux de conservation sont faibles compte-tenu des faibles effectifs observés » (p. 118). L'Autorité environnementale note qu'il n'est pas présenté de mesures en phase chantier pour diminuer la mortalité.

Un tableau « synthétise les niveaux d'enjeu associés à chacune des thématiques faune-flore-Zones humides » (p. 249).

La mesure de réduction R8 indique que « l'ensemble des travaux nécessaires de débroussaillage/défrichage/abattage auront lieu hors période de reproduction des groupes faunistiques concernés afin d'éviter toute mortalité éventuelle, et ce même si le potentiel de présence est très faible ». « Les opérations de défrichage s'étalent de début octobre à fin février en fonction de la présence des espèces ». L'Autorité environnementale note que le calendrier présenté pourrait inclure le mois d'août entier, voire mi-septembre pour la période défavorable au défrichage abattage. La mesure de réduction R9 concerne l'adaptation de l'éclairage. Enfin une mesure d'accompagnement A2 concerne spécifiquement l'hirondelle de rivage, avec entre autres un suivi écologique dont les modalités sont à préciser (p. 292). Il est également prévu un « suivi écologique des mesures en phase travaux » (p. 295). Une mesure prévoit la « création de fourrés, entretien et suivi en phase exploitation » sur « une superficie globale d'environ 0,7 ha, ce qui correspond à une partie des impacts permanents sur l'avi-faune des différentes composantes du projet. Cette parcelle est accolée à une zone d'accompagnement déjà existante comportant des fourrés définis dans le cadre de l'autorisation environnementale N°2 » (p. 296). La mesure S3 indique un suivi à 30 ans, l'icône indique la « flore », et la mesure est présentée dans le paragraphe « oiseaux » mais il s'agit probablement de l'ensemble des espèces (p. 297).

(15) L'Autorité environnementale recommande de :

- caractériser plus clairement les impacts temporaires ou définitifs du projet sur chaque habitat naturel et espèce animale et végétale en y incluant les bases chantier
- présenter pour chaque habitat naturel et groupe d'espèces animales et végétales les mesures d'évitement et de réduction des impacts, et si des impacts résiduels subsistent, définir les mesures de compensation détaillant leur dimensionnement et les principes de gestion assurant leur pérennité.
- présenter une évaluation conclusive sur la présence ou non d'impacts résiduels sur les espèces animales et végétales protégées.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

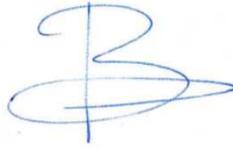
Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à l'Autorité environnementale à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'Autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait à Paris , le 01/10/ le 2025

Le membre délégué :

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Isabelle Bachelier-Vella', written over a faint circular stamp.

Isabelle BACHELIER-VELLA

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de préciser le cas échéant les modalités de participation du public à la conception du projet, en complétant la partie dédiée de l'étude d'impact et en joignant les documents afférents (compte-rendus, registres, bilans de concertation, etc.).....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande de mettre à jour l'étude d'impact et notamment de : - compléter la table des sigles, ajouter un glossaire, détailler les impacts dans le sommaire ; - détailler les impacts du projet pour chaque thématique concernée ; - présenter les impacts résiduels et les quantifier rigoureusement ; - le cas échéant, de présenter des mesures de compensation correctement dimensionnées ; - combler les lacunes, notamment au regard du raccordement des lignes haute-tension au poste de Mitry-Mory ainsi que les impacts associés.....11
- (4) L'Autorité environnementale recommande de présenter un scénario réduisant l'emprise au sol des installations électriques et le cas échéant, les raisons du rejet de cette solution.....14
- (5) L'Autorité environnementale recommande de préciser et de respecter la notion de périmètre projet de densification Est de la plateforme aéroportuaire en y ajoutant les travaux de raccordement au poste de Mitry-Mory, en indiquant si d'autres composants seront ajoutés aux horizons 2035 et 2050 et dans ce cas d'actualiser l'évaluation environnementale avant tout lancement des travaux afin que l'Autorité environnementale puisse évaluer les incidences sur l'environnement et la santé humaine dans leur globalité conformément au code de l'environnement.....15
- (6) L'Autorité environnementale recommande de présenter le bilan carbone de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle en tenant compte des trois périmètres ou scopes, et de modifier en conséquence les conclusions afférentes.....18
- (7) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter un bilan carbone « au sol » actualisé, à horizon 2050 avec et sans projet, de façon plus structurée, et d'y inclure la phase « évitement » lors de la conception en amont ; - expliciter les calculs, définir les notions nécessaires à la compréhension, notamment en ce qui concerne les indicateurs de la réglementation RE2020 ; - définir le cas échéant des mesures d'évitement et de réduction des émissions supplémentaires au regard de l'état initial des émissions et de la stratégie territoriale en matière de maîtrise des émissions (PCAET, PPA, PCAEM).....19
- (8) L'Autorité environnementale recommande à l'exploitant de quantifier les émissions de gaz à effet de serre engendrées et notamment l'augmentation du trafic aérien permis par ses composantes, ainsi que celles des autres projets envisagés sur la plateforme. Il s'agit de prendre en compte à la fois les scopes aéroportuaires mais également de quantifier en coordination avec les compagnies aériennes concernées les émissions induites par les phases en vol, et de préciser les dispositifs d'évitement, réduction et compensation des émissions carbonées prévus pour l'ensemble des scopes aéroportuaires et aériens.....19

- (9) L'Autorité environnementale recommande de préciser comment est calculé le seuil de faisabilité ou de justifier la valeur de ce seuil, notamment la puissance en GWh/an du data center, la distance exacte et la consommation prévue de la jetée.....20
- (10) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter des valeurs et des modélisations à partir de données plus récentes, pour le suivi de la pollution de l'air après la reprise du trafic aérien post-covid ; - détailler les mesures d'atténuation définies.....22
- (11) L'Autorité environnementale recommande : -de réaliser des estimations des émissions de polluants de l'air à l'échéance du projet en 2030 du fait de la mise en service du terminal « Agen », et prenant en compte le fait que la phase de décollage ; -d'évaluer la contribution du terminal Agen aux émissions globales de l'aéroport pour quantifier son impact ; - de qualifier l'enjeu de la pollution de l'air au regard de l'exposition des individus (habitants à proximité, travailleurs, résidents temporaires du centre de rétention, c'est-à-dire les « cibles »), de leur nombre, du lieu, de la présence de bâti ou non et en précisant la durée d'exposition pour chaque cible.....23
- (12) L'Autorité environnementale recommande de qualifier l'enjeu des nuisances sonores au regard des individus exposés au sein de la plateforme et en dehors en précisant le nombre de personnes concernées, la nature du site (tarmac, bâti) et les différents niveaux sonores.....24
- (13) L'Autorité environnementale recommande de : - réétudier la qualification des nuisances sonores à l'état initial en prenant en compte le degré d'exposition des individus (travailleurs, centre de rétention, riverains) ; - modéliser les nuisances sonores en phase d'exploitation du projet en prenant en compte l'augmentation du trafic aérien permis par ses composantes ainsi que celles des autres projets envisagés sur la plateforme. Il s'agit de prendre en compte l'impact au sol mais également le cycle avions roulage-décollage-atterrissage, avec des indicateurs acoustiques énergétiques et événementiels, et de définir les mesures d'évitement et de réduction des impacts du bruit sur la santé humaine, tenant compte des valeurs-guide de l'organisation mondiale de la santé.....25
- (14) L'Autorité environnementale recommande de fournir l'ensemble des études habitats/faune/flore pour la bonne information du public.....25
- (15) L'Autorité environnementale recommande de : - caractériser plus clairement les impacts temporaires ou définitifs du projet sur chaque habitat naturel et espèce animale et végétale en y incluant les bases chantier - présenter pour chaque habitat naturel et groupe d'espèces animales et végétales les mesures d'évitement et de réduction des impacts, et si des impacts résiduels subsistent, définir les mesures de compensation détaillant leur dimensionnement et les principes de gestion assurant leur pérennité. - présenter une évaluation conclusive sur la présence ou non d'impacts résiduels sur les espèces animales et végétales protégées.....28