

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2020-02-31x-00152 Référence de la demande : n°2020-00152-041-001

Dénomination du projet : ADP - AE4 TERMINAL 4, équipements et infrastructures associés sur la plateforme

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 24/12/2019

Lieu des opérations : -Départements : 77 93 95 -Commune(s) : 77990 - Le Mesnil-Amelot,77990 - Mauregard,77290 - Compans.77290 - Mitry-Mory.93290 - Tremblay-en-France 95700 - Roissy-en-France 95380 - Louvres 95380 - Épiasis-lès-Louvres

Bénéficiaire : HOUALLA Marc - A2éroport de Paris-Charles de Gaulle

MOTIVATION ou CONDITIONS

Dispositions du L411-2-4

Concernant la raison impérative d'intérêt public majeur, la réponse du pétitionnaire la justifie par l'essor des « marchés émergents » et « l'accessibilité croissante des populations dans le monde au transport aérien ». Ainsi, il considère notamment que « accueillir cette demande est essentielle pour le dynamisme du tourisme et la compétitivité du tissu économique régional » et « contribue à l'attractivité de la région francilienne, et à son rayonnement en tant que Métropole de rang mondial ».

Malgré ce qui est argumenté par le pétitionnaire, qui considère qu'au regard de la loi les conséquences du trafic aérien sur le changement climatique sont sans incidence sur la qualification en « raison impérative d'intérêt public majeur », le CNPN réitère son alerte sur la question. Un projet ayant comme conséquence l'accroissement du réchauffement climatique et contrevenant ainsi à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone qui a été fixé à l'horizon 2050 ne peut *plus* être considéré comme faisant l'objet d'une « raison impérative d'intérêt public majeur ».

Les conséquences du changement climatique sont multiples, dramatiques pour de nombreuses populations humaines et bien connues du pétitionnaire. Il n'est pas nécessaire de les rappeler ici. En plus des impacts pour les populations humaines, le changement climatique a bien sûr des incidences très fortes sur les populations d'espèces animales et végétales, protégées ou non, en France et sur l'ensemble de la planète.

A l'heure des connaissances accumulées par les rapports des experts du GIEC et de l'IPBES, le CNPN considère qu'un projet accroissant substantiellement les émissions de gaz à effet de serre ne peut plus être recevable en l'absence de cas de force majeure (territoire isolé, par exemple) le justifiant.

Effets cumulés à d'autres projets

Le pétitionnaire apporte les compléments nécessaires et un ajustement concernant l'une des mesures compensatoires pour lesquelles le CNPN avait émis une inquiétude liée à la réalisation du contournement est. Cependant, il demeure regrettable que ces différents projets voisins, notamment le contournement Est de Roissy et la réalisation du terminal 4, tous deux sous maîtrise d'œuvre publique, n'aient pas rendu leurs mesures ERC plus cohérentes entre elles.

MOTIVATION ou CONDITIONS

Imperméabilisation des sols

Le mémoire en réponse traite essentiellement cette problématique sous l'angle de l'écoulement des eaux, mais le CNPN s'intéresse plus particulièrement aux conséquences pour la biodiversité locale de la perte de sols en pleine terre. La création de 5000 m² de toiture végétalisée est tout à fait bénéfique, mais ne contrebalance en rien l'imperméabilisation de 229 hectares. ADP dit avoir engagé une réflexion sur les surfaces imperméables inutiles au sein de la plateforme aéroportuaire et se donne une échéance d'un an pour transmettre un rapport avec des propositions d'action aux services de l'état. Cela ne saurait hélas constituer une mesure éligible au projet de terminal 4 : celles-ci doivent faire l'objet d'engagements concrets et être dûment consignées dans l'arrêté préfectoral pour pouvoir être contrôlées ultérieurement.

Gestion des terres

En réponse à l'interrogation du CNPN sur les conséquences pour la biodiversité des stockages de déblais issus du projet, le pétitionnaire apporte de nombreux éléments, dont une carte des sites de stockage envisagés sur la plateforme aéroportuaire elle-même (figure 2, page 16). Aucun impact sur les espèces protégées de ces sites de stockage n'est en revanche présenté. Il semble que cette obligation ait échappée au pétitionnaire. Pourtant, pour une partie du périmètre, les inventaires ont été réalisés dans le cadre du projet de Contournement Est : Cela aurait pu apporter des informations sur les enjeux. Ainsi, le site 4 semble bien situé sur une zone humide, accueillant par exemple le Bruant des roseaux (espèce « En Danger » au niveau national) et le Crapaud commun. S'il n'a finalement pas été retenu, ce n'est pas en raison de ces espèces, mais des problématiques de hauteur en lien avec les servitudes radioélectriques. On apprend également que la mesure compensatoire visant à la réhabilitation du secteur VOR se fera sur des sols préalablement remaniés par dépôt d'excavations (sites 1 et 2), sans que cela ne soit nullement précisé dans la description des mesures concernées. Il semble en être de même pour la MC2 et le site 3 – il manque une carte superposant ces déblais aux mesures ERC pour s'en assurer. Cela pourrait remettre en cause leur qualification en « mesures compensatoires », l'apport de déblais n'étant en rien nécessaire à leur bonne mise en œuvre. Ces mesures pourraient par conséquent davantage se rapprocher de mesures de réduction visant à réaménager les sites de stockage de déblais. L'absence de détails concernant le remblaiement préalable du site dans le descriptif des mesures compensatoires met en doute leur fiabilité.

La réponse apportée ne permet sinon pas de connaître dans le détail les impacts prévisibles sur la biodiversité de la gestion des déblais du projet. De nouvelles ISDI vont-elles devoir être créées, générant ainsi un impact indirect du projet ? Quelles sont les carrières qui sont prévues pour être comblées ? S'agit-il de carrières souterraines, de gravières ? Quelles sont les conséquences du flux de camion et des poussières associées, comment cela est-il inclus dans la séquence ERC ?

MOTIVATION ou CONDITIONS

Mesures ERC

Les réponses apportées par le pétitionnaire sont dans l'ensemble satisfaisantes par rapport aux interrogations que soulevaient le dossier de dérogation. Mais il n'en demeure pas moins que leur dimensionnement ne permet pas de contrebalancer l'imperméabilisation de 229 hectares et la destruction de 60 ha d'habitat d'espèces protégées.

Malgré les réponses apportées par le pétitionnaire, venant éclaircir pour certaines les interrogations soulevées lors du premier avis, le CNPN réitère son avis défavorable aux motifs suivants :

-le projet participe de manière non négligeable à l'accroissement du réchauffement climatique, qui lui-même constitue l'un des facteurs d'érosion de la biodiversité.

-l'artificialisation des terres et en particulier leur imperméabilisation constitue un autre facteur important d'érosion de la biodiversité. Il a été récemment identifié par le gouvernement, a fait l'objet d'un Conseil de Défense Ecologique et se situe au cœur des mesures de la Convention Citoyenne pour le Climat. Or ce projet ne permet pas de compenser correctement l'artificialisation qu'il occasionne et donc la perte nette d'habitat et de ressources alimentaires pour les espèces protégées. Aucun engagement ferme de désimperméabilisation n'est proposé à ce jour : seules des améliorations d'espaces déjà en pleine terre font l'objet de mesures compensatoires.

-Les impacts directs et indirects des déblais excavés du site ne font pas l'objet d'analyse dans le cadre de la séquence ERC et de leur impact sur les espèces protégées.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Nom et prénom du délégataire : Michel METAIS

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 19 août 2020

Signature :

