

# 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 : -Département : Seine et Marne -Commune(s) : 77990 - Le Mesnil-Amelot,77990 -  
Mauregard,77290 - Compans.77290 - Mitry-Mory

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

### MOTIVATION ou CONDITIONS

#### **Les dispositions du L 411-2 4**

- **pas d'autre solution satisfaisante** : plusieurs scénarios sont étudiés et présentés pour justifier le développement de ce terminal au sein de l'aéroport CDG. Il manque toutefois l'étude d'un scénario qui analyserait l'absence de construction d'un nouveau terminal.
- **ne nuit pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations concernées** : cette condition réglementaire est globalement bien traitée dans le dossier de demande de dérogation, même si les analyses et conclusions ne sont en partie pas toutes partagées.
- **motif du 4° du L 411-2** : la dérogation est sollicitée au titre du c) *Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique ;*

La construction d'un nouveau terminal répond au besoin d'accueil des passagers lié à la croissance mondiale du trafic aérien. Il est permis de se demander, au regard des installations d'accueil de grande qualité déjà en fonctionnement et de prévisions mondiales à court et moyen termes qui peuvent être très aléatoires, si la raison impérative d'intérêt public majeur peut être invoquée. Il convient de rappeler que l'**intérêt public majeur** se différencie de l'**intérêt public**, le premier étant une notion « d'interprétation stricte, vise des cas exceptionnels dans lesquels la réalisation d'un projet se révèle indispensable ». Dans le contexte de changement climatique global auquel l'aviation contribue en part non négligeable, l'éligibilité en « raison impérative d'intérêt public majeur » d'un aménagement qui contribue à accélérer les conséquences du changement climatiques, tant sur nos sociétés que sur l'ensemble de la biodiversité, nous paraît contestable.

Pour ces raisons, le CNPN se permet d'émettre un doute quant à la recevabilité de cette demande de dérogation à la protection stricte des espèces.

#### **Avis sur les inventaires**

Les inventaires semblent globalement de bonne qualité, réalisés aux bonnes périodes et selon les méthodes standards.

L'analyse des effets cumulés avec les autres projets en cours de développement sur le territoire manque de précisions.

Il est fait état et présenté d'autres projets en cours faisant l'objet d'autorisations environnementales sur la plateforme (autorisations 1, 2 et 3) et en lien avec la plateforme, mais il manque une analyse cumulée des impacts attendus entre ces différents projets, pour en apprécier les effets sur l'état de conservation des espèces impactées. C'est après cette fine analyse réalisée à différentes échelles que doit être calibrée la séquence ERC et son acceptabilité évaluée. Notamment en termes de perte d'habitat à hauteur de plus de 60 hectares (pour ce qui concerne seulement les projets sur la plateforme).

Il manque en particulier une analyse de la cohérence des mesures compensatoires proposées avec les chantiers prévus dans le cadre du CDG express et du contournement Est de Roissy.

Inversement, une analyse des impacts du terminal E sur les mesures ERC de ces deux projets est nécessaire.

Cette absence constitue une faiblesse au dossier.

D'un point de vue général, ce projet de terminal 4 envisage d'imperméabiliser plus de 229 hectares. Il est très regrettable que le groupe ADP ne propose aucune réflexion sur la désimperméabilisation, sur la plateforme et hors de la plateforme. La gestion des eaux pluviales oblige à des investissements particulièrement lourds et complexes et l'artificialisation des espaces naturels, même sous pressions, est une des causes majeures de perte de biodiversité à l'échelle du pays, et singulièrement en Ile de France.

Il aurait été attendu une réflexion et des propositions ambitieuses à ce sujet venant d'un opérateur du niveau d'ADP.

Certaines espèces protégées et en mauvais état de conservation notées dans l'état initial, comme le Bruant des roseaux, seront pour partie impactées par les projets, notamment indirectement par destruction/diminution de leurs zones de vie. Ces espèces doivent réintégrer la demande de dérogation et bénéficier de mesures adaptées d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation.

Enfin, il est fait état de volumes d'excavation importants (> 8 millions de m<sup>3</sup>). Seulement 40 % seront stockés sur la plateforme aéroportuaire (sans à ce propos démontrer que cela n'engendrera pas de destructions d'espèces ou d'habitats naturels supplémentaires). Il n'est pas fait état du devenir des 60 % et de ce que cela implique en termes d'impacts associés (transports notamment). Or, ces impacts relèvent des conséquences directes de ce projet et occasionneront nécessairement des pressions environnementales supplémentaires.

Outre ces remarques de fond, le dossier est globalement bien construit, bien illustré et clair dans son cheminement de réflexion, même s'il n'est pas encore abouti à ce stade.

### **Avis sur la séquence ERC**

#### Évitement :

Très peu de mesures d'évitement déployées et efficaces. Cela donne une impression d'être « passé à côté » de l'exercice.

**EV1** ; L'éligibilité de cette mesure au titre de l'évitement paraît incertaine. Cette mesure décale dans le temps la destruction de la zone à l'issue de la prescription du diagnostic archéologique. Cependant, la prise en compte de ce problème est notable car demeure trop rare dans les dossiers de dérogation. **EV2** ; préservation d'un hectare de zone humide. Il aurait été souhaitable de matérialiser sur une carte cet évitement.

**EV3** ; l'adaptation du calendrier d'intervention pour les travaux est à classer en mesure de réduction. Il convient par ailleurs de remplacer le terme « éviter » par proscrire. Et inscrire dans l'arrêté d'autorisation le cas échéant : « le calendrier des travaux exclura la période du 1<sup>er</sup> mars au 31 août pour tout travaux impactant les milieux supports d'espèces protégées ». Il n'est pas envisageable de pouvoir intervenir dans ces périodes de très fortes sensibilités, même pour des raisons techniques et logistiques. Il ne peut y avoir à ce niveau qu'un engagement ferme du pétitionnaire et de l'administration. **EV4** ; l'adaptation du calendrier d'intervention pour les travaux est à classer en mesure de réduction. **EV5** ; localisation des bases chantier sur des surfaces déjà aménagées. A reconsidérer comme mesure de réduction.

#### Réduction :

**RED1 et RED2** : mise en défend et récupération du pool génétique des stations de Renoncules à petites fleurs. Il faudra veiller à déployer une méthode de gestion (perturbation du sol annuelle en fin d'été) validée par le CBN (il en sera par ailleurs de même pour la Molène avec à minima du gyrobroyage tous les 2-3 ans). Les autres mesures n'apportent pas de remarques particulières.

Suite aux mesures d'évitement et de réduction, les impacts résiduels sont détaillés.

Ils concernent les espèces protégées, mais non les continuités écologiques. Or, une continuité herbacée fonctionnelle cartographiée par le SRCE est interrompue par le projet, et le dossier ne propose pas de mesure pour restaurer une continuité herbacée favorable aux espèces protégées de cette trame.

#### Compensation :

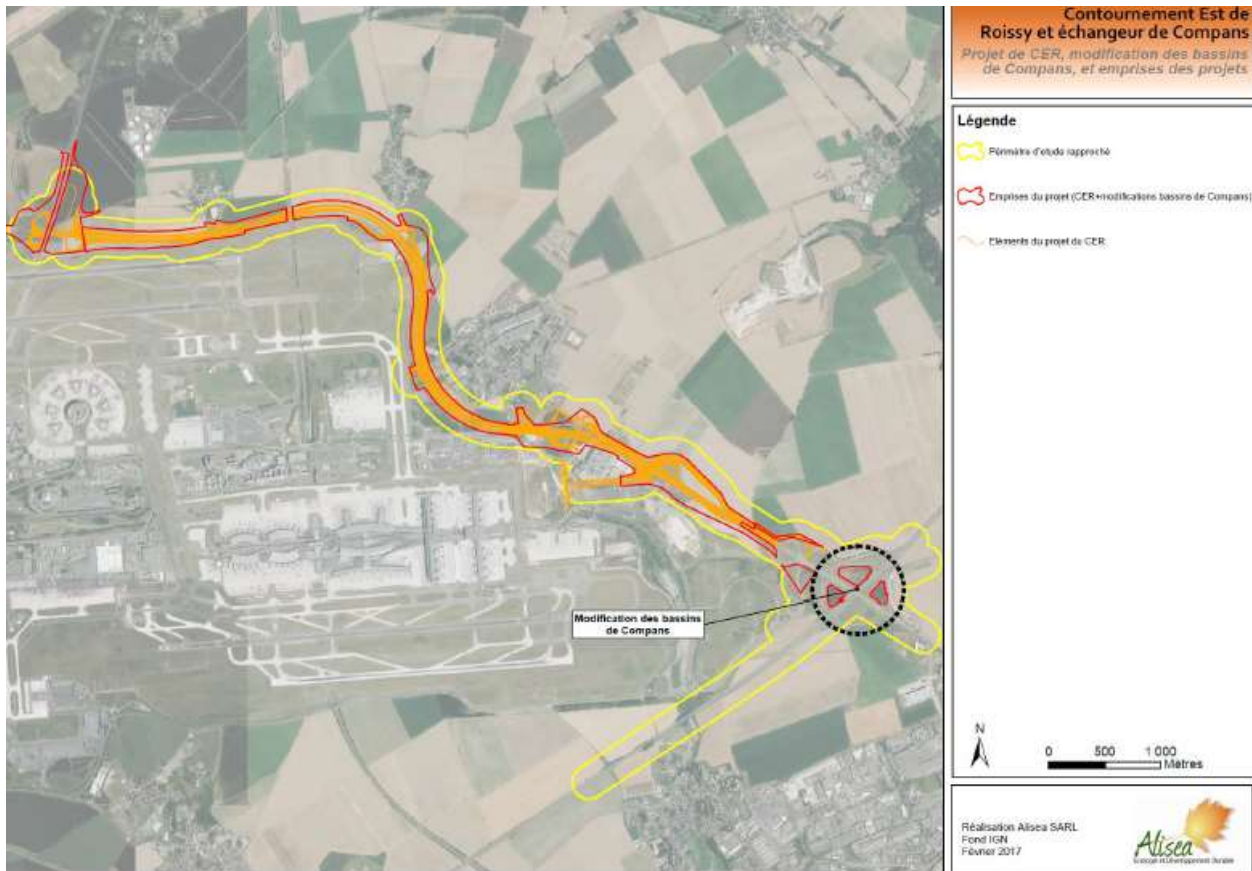
**COMP1** : gestion des nouvelles stations de Renoncule à petites fleurs. Faire valider le protocole de transplantation et d'entretien/gestion par le CBN.

**COMP2** : réhabilitation de la frange sud de la plateforme. Dans le contexte extrêmement contraint de la plateforme, il est attendu de cette mesure un engagement ferme du dessouchage des peupliers pour confirmer notamment que celle-ci soit bel et bien une mesure compensatoire fonctionnelle et non ce qui pourrait ressembler aujourd'hui à un aménagement paysager.

Il n'est pas en outre expliqué pourquoi cinq hectares de cette zone sont envisagés comme une mesure d'accompagnement et non une mesure compensatoire. Cela réduit d'autant la pérennité de la mesure et son unité fonctionnelle, se situant en grande partie au centre de ce linéaire.

Il conviendrait d'unifier l'ensemble du site comme mesure compensatoire pour rendre cohérent et pérenne les efforts de renaturation à venir.

**COMP3** : réhabilitation du secteur VOR. On peut s'interroger sur les gains apportés par cette mesure qui se situe exactement en bordure de la future extension de la francilienne, le contournement est de Roissy. Rien n'est discuté à ce sujet dans le dossier. L'effet causé par une voie rapide sur la faune est élevé (bruit, risques d'écrasements accrus). Par conséquent, une mesure le long de cette nouvelle voie rapide s'apparente davantage à un piège écologique qu'à une mesure compensatoire.



**COMP4** : réhabilitation du secteur du Bois du Seigneur. La mesure est pertinente et nécessite une restauration profonde pour redonner vie à cet ensemble naturel. On peut s'étonner de ne pas avoir associé à cette mesure la partie ouest et nord du site proposé pour conserver une entité fonctionnelle qui ne demande qu'à être restaurée. S'il peut être discutable de vouloir ouvrir ce site au public, il conviendrait d'en revoir les objectifs finaux et le plan de gestion associé pour garantir que ce site de compensation ne soit pas un aménagement paysager périurbain à visée essentielle de promenade pour riverains. Là encore, il n'est pas expliqué pourquoi deux secteurs sont envisagés en mesures d'accompagnement et non de compensation.

**COMP C1/AE4** (?) : mesure visant à favoriser l'Oedicnème criard nichant à proximité, consistant à mettre en place des placettes non semées au sein des cultures tardives (Tournesol, Maïs). Cette mesure nécessite donc une forme de contractualisation avec l'agriculteur ou l'agricultrice concerné(e). Il est écrit que cet engagement figure en annexe, mais cette annexe ne figure pas parmi les 27 pièces envoyées au CNPN – malgré l'existence d'un fichier intitulé « annexes » mais ne concernant pas les mesures compensatoires. La manière dont cette mesure sera pérennisée dans le temps, y compris en cas de changement d'exploitant, et suivie annuellement, mérite d'être appuyée par un engagement concret qui n'est pas fourni à ce stade.

**COMP C2** (?) : réhabilitation du Grand Marais. S'agissant d'un Espace Naturel Sensible du département, il ne pourrait y avoir substitution d'intervention par une mesure compensatoire. Même si l'on peut comprendre l'intérêt à restaurer ce marais, l'additionnalité ne peut se transformer en substitution. La Taxe d'aménagement doit permettre au Conseil Général de Seine et Marne d'assurer une gestion de ce site, même si celui-ci ne semble pas être prioritaire.

## MOTIVATION ou CONDITIONS

Enfin, le ratio envisagé est bien peu ambitieux et ne vise que très peu de gain de biodiversité. La mesure nécessite d'être revue avec le Conseil Départemental pour viser une réelle additionnalité.

### Conclusion

L'état initial et les enjeux de biodiversité sont globalement corrects, mais le dossier souffre d'un vrai manque concernant les impacts cumulés avec les projets en cours sur le même secteur, en particulier le contournement Est et le CDG express. Les mesures ERC des uns pourraient s'entrecroiser avec celles des autres, et au moins une mesure compensatoire de ce projet paraît être remise en cause par le projet de contournement Est. L'évitement et la réduction sont globalement assez modestes, il est cependant compréhensible que les marges de manœuvre soient réduites au sein d'un aéroport, tel que Roissy Charles-de-Gaulle.

Outre le problème évoqué ci-dessus, la mesure compensatoire du Grand Marais paraît poser un problème d'additionnalité administrative. Les garanties ne sont pas présentées pour les autres mesures.

La recevabilité de cette dérogation, pour les raisons expliquées plus haut, ne paraît en outre pas assurée.

**Pour toutes ces raisons, le CNPN émet un avis défavorable à cette demande de dérogation.**

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :  
Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Michel Métais

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 31 mars 2020

Signature :

