

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE MONTREUIL**

**N°1906180**

---

Commune de Mitry-Mory

---

Mme Weidenfeld  
Présidente-rapporteure

---

M. Buisson  
Rapporteur public

---

Audience du 14 octobre 2020  
Lecture du 9 novembre 2020

---

68-04-045-02  
C

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

Le tribunal administratif de Montreuil

(2ème chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires enregistrés les 7 juin 2019, 20 décembre 2019 et 15 mai 2020, la commune de Mitry-Mory, représentée par Me Lepage, demande au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté inter-préfectoral n°2019-0386 des préfets de Paris, de la Seine-Saint-Denis, de la Seine-et-Marne et du Val d'Oise en date du 11 février 2019 autorisant la création et l'exploitation de la liaison ferroviaire directe entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport Paris Charles de Gaulle, dénommée « Charles de Gaulle Express » ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 4 500 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient, dans le dernier état de ses écritures, que :

- l'enquête publique a été menée de manière irrégulière en raison de la publication de l'avis d'enquête dans des conditions contraires à l'article R. 123-11 du code de l'environnement et de l'absence de la commission d'enquête ou de l'un de ses membres dans le département du Val d'Oise ;

- l'étude d'impact comporte des insuffisances en ce qui concerne l'analyse des impacts hydrauliques des rejets d'eaux d'exhaure dans le ru du Croult Cul, la présentation de l'état initial hydrologique et hydraulique de ce ru, l'étude des impacts des travaux et de la construction des ouvrages sur ce cours d'eau, l'évaluation de la consommation énergétique et la gestion des déblais et déchets issus du projet ;

- le projet est incompatible avec les objectifs du Plan d'aménagement et de gestion durable du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer et non conforme à son règlement ;
- l'arrêté méconnaît le I de l'article L. 181-3 du code de l'environnement en ce qu'il ne permet pas de prévenir les inondations liées aux rejets des eaux d'exhaure dans le cours du Croult Cul et en ce que le bassin de collecte des eaux pluviales prévu pour éviter le risque d'inondation par ruissellement ne pourra pas être réalisé ;
- l'arrêté méconnaît la réglementation relative aux sites Natura 2000 en violation de l'article L. 181-3 II 5° ;
- l'octroi d'une dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées ne répond pas aux conditions prévues par l'article L. 411-2 4° du code de l'environnement, dès lors que le projet ne répond pas à une raison impérative d'intérêt public majeur, qu'il existe une alternative satisfaisante et que le maintien des populations des espèces concernées dans un état de conservation favorable dans leur aire de répartition naturelle n'est pas assuré ;
- la demande de dérogation a omis un amphibien et deux oiseaux, en violation de l'article L. 411-1 du code de l'environnement ;
- les mesures de compensation ne sont pas mises en œuvre en priorité sur le site endommagé contrairement aux prévisions de l'article L. 163-1 du code de l'environnement ;
- les mesures d'accompagnement n'auront pas de caractère effectif.

Par des mémoires en défense enregistrés les 31 octobre 2019, 2 mars et 10 juillet 2020, le préfet de la Seine-Saint-Denis, conclut au rejet de la requête.

Il soutient que les moyens soulevés ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense enregistré le 8 novembre 2019, le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, déclare reprendre à son compte les observations du préfet de la Seine-Saint-Denis et conclut au rejet de la requête.

Par des mémoires enregistrés les 15 novembre 2019, 28 février et 16 juillet 2020, SNCF Réseau, représenté par Me Garancher, conclut :

1°) à la recevabilité de son intervention ;

2°) au rejet de la requête ;

3°) à la condamnation de la commune de Mitry-Mory à lui verser une somme de 3 000 euros en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que les moyens de la requête ne sont pas fondés.

Par des mémoires enregistrés les 15 novembre 2019, 28 février et 15 juillet 2020, la société Gestionnaire d'infrastructure CDG Express, représentée par Me Lordonnois, conclut :

1°) à la recevabilité de son intervention ;

2°) au rejet de la requête et, à titre subsidiaire, à l'application des dispositions de l'article L. 181-18 du code de l'environnement ;

3°) à la condamnation de la commune de Mitry-Mory à lui verser une somme de 3 500 euros en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que les moyens de la requête ne sont pas fondés.

Par ordonnance du 12 février 2020, les parties ont été informées en application de l'article R. 611-11-1 de la période à laquelle il était envisagé d'appeler l'affaire à l'audience et de ce que l'instruction était susceptible d'être close à compter du 2 mars 2020.

Par ordonnance du 27 juillet 2020, la clôture de l'instruction a été prononcée avec effet immédiat.

Vu :

- la décision attaquée ;
- les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Weidenfeld, présidente-rapporteuse,
- les conclusions de M. Buisson, rapporteur public ;
- les observations de Me Jeannel, substituant Me Lepage, représentant la commune de Mitry-Mory ;
- les observations de Mme K., représentant le préfet de la Seine-Saint-Denis ;
- les observations de Me Lordonnois et Me Jalinière, représentant la société Gestionnaire d'infrastructure CDG Express ;
- et les observations de Me Garancher, représentant SNCF Réseau ;

Des notes en délibéré présentées pour le préfet de la Seine-Saint-Denis, la société Gestionnaire d'infrastructure CDG Express, la commune de Mitry-Mory et la SNCF Réseau ont été enregistrées les 16 octobre 2020, pour la première, et 19 octobre 2020, pour les autres.

Considérant ce qui suit :

1. Par un arrêté inter-préfectoral du 31 mars 2017, le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, le préfet de la Seine-Saint-Denis et le préfet de Seine-et-Marne ont modifié l'arrêté inter-préfectoral n°2008/2250 du 19 décembre 2008 et déclaré d'utilité publique le projet amendé de liaison ferroviaire directe Charles de Gaulle (CDG) Express entre Paris-Gare de l'Est

et l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle d'une longueur totale de 32 kilomètres, dont le tracé emprunte les voies de la ligne La Plaine Saint-Denis-Hirson de la Chapelle jusqu'à Mitry-Mory puis de nouvelles voies ferrées sur un linéaire d'environ 8 kilomètres. Dans la mesure où la réalisation de ces travaux ainsi que l'exploitation de la ligne impliquent la destruction ou la perturbation de certains spécimens d'espèces protégées et de leurs milieux d'habitat naturel, en principe interdites par l'article L. 411-1 du code de l'environnement, entraînent des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines et une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, au sens des articles L. 214-1 et suivants du même code, et sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, au sens de l'article L. 414-4 du même code, ces mêmes autorités, auxquelles s'est joint le préfet du Val d'Oise, ont, par un arrêté n°2019-0386 du 11 février 2019, accordé l'autorisation environnementale unique, prévue par l'article L. 181-1 du code de l'environnement, relative à la création et l'exploitation du projet de liaison ferroviaire directe CDG Express entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Par la présente requête, la commune de Mitry-Mory demande l'annulation de cet arrêté.

### **Sur les interventions de la société Gestionnaire d'infrastructure CDG Express et de SNCF Réseau :**

2. La société Gestionnaire d'infrastructure CDG Express et SNCF Réseau, qui interviennent au soutien des conclusions présentées en défense justifient, eu égard à leur objet statutaire et à la nature du litige, d'un intérêt suffisant pour intervenir dans la présente instance. Leurs interventions sont, par suite, recevables.

### **Sur les conclusions à fin d'annulation :**

3. En vertu de l'article L. 181-17 du code de l'environnement, l'autorisation environnementale est soumise à un contentieux de pleine juridiction. Il appartient, dès lors, au juge du plein contentieux d'apprécier le respect des règles de procédure régissant la demande d'autorisation au regard des circonstances de fait et de droit en vigueur à la date de délivrance de l'autorisation et celui des règles de fond régissant l'installation au regard des circonstances de fait et de droit en vigueur à la date à laquelle il se prononce, sous réserve du respect des règles d'urbanisme qui s'apprécie au regard des circonstances de fait et de droit applicables à la date de l'autorisation.

### ***S'agissant de la légalité externe de l'arrêté :***

*En ce qui concerne l'étude d'impact :*

4. D'une part, aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dans sa version applicable : « I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine/ II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) /2° Une description du projet, y compris en particulier : /– une description de la localisation du projet ; – une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des

*exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ; (...) – une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement./ (...) / 3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ; / 4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ; / 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : / a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ; / b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; / c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; / d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; (...) / f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; (...) / La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ; / 6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ; (...) / 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour : / – éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; / – compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. / La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ; (...) III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : (...) – une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; / – une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; / – une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences./Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 ».*

5. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de

cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

6. En premier lieu, d'une part, il résulte de l'instruction, et notamment de l'additif du 11 mai 2018 relatif à l'incidence des pompages d'eaux d'exhaure, que l'étude d'impact mentionne que les flux dirigés vers le Croult-Cul serviront uniquement à compenser l'impact du pompage pour maintenir un débit équivalent à celui relevé lors de l'état initial du cours d'eau, l'excédent étant dirigé vers le canal de l'Ourcq, notamment en cas d'événements pluvieux important. D'autre part, si cet additif prévoit que la mesure du débit lors de l'état initial du cours d'eau sera réalisée avant le début des travaux, il ne résulte pas de l'instruction que l'absence de cette étude, à la date de la décision attaquée, aurait été de nature à nuire à l'information complète de la population ou à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, dès lors qu'il n'est pas même allégué que l'état initial du cours d'eau aurait pu empêcher la mise en œuvre de la solution retenue par le pétitionnaire pour minimiser les impacts des rejets d'eaux d'exhaure. Par suite, la requérante ne peut utilement soutenir que les impacts hydrauliques des rejets d'eaux d'exhaure dans le ru du Croult-Cul n'ont pas été suffisamment étudiés.

7. En deuxième lieu, si la requérante soutient, ainsi que l'avait relevé l'autorité environnementale dans son avis du 25 juin 2018, que l'étude d'impact ne décrit pas l'ensemble des aménagements réalisés à proximité du ru du Croult-Cul en zone F, il résulte de l'instruction, et il n'est pas contesté, que des précisions ont été apportées quant aux surfaces envisagées pour les occupations temporaires dans le secteur « Jonction & Aéroport » (zones F, G, H et L2) par le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, qui a été inclus dans l'étude d'impact. Par ailleurs, la circonstance que l'effondrement d'un mur de soutènement le 31 octobre 2019 a provoqué le déversement accidentel de béton dans ce ru n'est pas, par elle-même, de nature à démontrer que l'étude d'impact aurait insuffisamment décrit les incidences négatives ou les risques du projet sur la ressource en eau. Par suite, le moyen tiré de l'incomplétude de l'étude d'impact sur ce point doit être écarté.

8. En troisième lieu, il résulte de l'instruction, et notamment du point « Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet » du volet B4, que l'étude analyse les effets attendus de l'exploitation du CDG Express sur les consommations énergétiques et sur la production de gaz à effet de serre. Si la requérante estime que les conclusions mentionnées par l'étude sont inexactes dès lors qu'elles ne prennent pas en considération l'effet « rebond » qu'aurait le projet sur d'autres formes de trafic, cette circonstance est, en tout état de cause, sans incidence sur la suffisance de l'information contenue dans l'étude d'impact qui a clairement explicité la méthodologie retenue. Par ailleurs, si celle-ci repose notamment sur l'hypothèse selon laquelle le développement du trafic aérien est une donnée exogène, qui ne dépend pas du projet litigieux, la requérante n'apporte aucun élément de nature à établir le caractère invalide de ce postulat.

9. En quatrième lieu, contrairement à ce que soutient la commune requérante, l'étude d'impact comporte, notamment en ses chapitres « Gestion des déblais » et « Gestion des déchets », une estimation du volume de déchets engendrés par le chantier et de leur impact environnemental, définit la nature des déchets hors déblais, décrit les filières de gestion des matériaux excavés, précise les modalités d'intervention prévues en cas de découverte de pollutions et évoque les modes de transport des déchets, les procédés de tri et d'élimination ainsi que les mesures prévues pour limiter les émissions de poussières afférentes. Par suite, bien qu'elle ne précise pas les lieux de stockage des déchets retenus, l'étude d'impact comportait une

description conforme aux exigences du c) du 5° de l'article R. 122-5 précité du code de l'environnement.

*En ce qui concerne l'enquête publique :*

10. Aux termes de l'article L. 123-1 du code de l'environnement : « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision* ». S'il appartient à l'autorité administrative de procéder à l'ouverture de l'enquête publique et à la publicité de celle-ci dans les conditions fixées par les dispositions du code de l'environnement, la méconnaissance de ces dispositions n'est toutefois de nature à vicier la procédure et donc à entraîner l'illégalité de la décision prise à l'issue de l'enquête publique que si elle n'a pas permis une bonne information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération ou si elle a été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.

11. En premier lieu, aux termes de l'article R. 123-11 du code de l'environnement : « *un avis (...) est publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés* ».

12. Il résulte de l'instruction que l'avis informant le public de la tenue de l'enquête, qui s'est déroulée du 22 octobre au 29 novembre 2018, a été publié, d'une part, le 1<sup>er</sup> octobre 2018 dans l'hebdomadaire La Marne, le 2 et le 3 octobre suivant dans les quotidiens Les Echos et Aujourd'hui en France et dans les éditions des départements concernés du Parisien et des Echos, et, d'autre part, le 23 octobre 2018, dans les éditions des départements concernés du Parisien, du quotidien Les Echos et dans l'hebdomadaire La Marne. Par ailleurs, il est constant que 260 observations du public ont été recueillies par la commission d'enquête. Par suite, à supposer même que les dispositions précédentes prévoient la publication de l'avis d'enquête publique dans deux journaux régionaux ou locaux dans chaque département concerné, il ne résulte pas de l'instruction que les conditions dans lesquelles cet avis a été porté à la connaissance de la population auraient été de nature à nuire à la publicité de l'enquête publique.

13. En deuxième lieu, contrairement à ce que soutient la requérante, une permanence a été tenue à Roissy-en-France le 19 novembre 2018. Par suite, le moyen tiré de ce que la population du Val d'Oise n'a pas été mise à même de présenter ses observations en présence de la commission d'enquête ou de l'un de ses membres manque, en tout état de cause, en fait.

***S'agissant de la légalité interne de l'arrêté :***

*En ce qui concerne la méconnaissance du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer :*

14. D'une part, ainsi qu'il a été dit au point 3, sous réserve des règles d'urbanisme, dont ne relèvent pas les schémas d'aménagement et de gestion des eaux, le juge apprécie la légalité d'une autorisation environnementale au regard des circonstances de fait et de droit en vigueur à la date à laquelle il se prononce.

15. D'autre part, aux termes de l'article L. 212-3 du code de l'environnement, relatif aux schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) : « *Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux institué pour un sous-bassin, pour un groupement de sous-bassins correspondant à une unité hydrographique cohérente ou pour un système aquifère fixe les objectifs généraux et les dispositions permettant de satisfaire aux principes énoncés aux articles L. 211-1 et L. 430-1. / Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux doit être compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux prévu à l'article L. 212-1 ou rendu compatible avec lui dans un délai de trois ans suivant la mise à jour du schéma directeur (...)* ». Aux termes de l'article L. 212-5-1 du même code : « *I. Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux comporte un plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques définissant les conditions de réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 212-3, notamment en évaluant les moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre du schéma. (...) II. — Le schéma comporte également un règlement qui peut : / 1° Définir des priorités d'usage de la ressource en eau ainsi que la répartition de volumes globaux de prélèvement par usage ; / 2° Définir les mesures nécessaires à la restauration et à la préservation de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, en fonction des différentes utilisations de l'eau ; / 3° Indiquer, parmi les ouvrages hydrauliques fonctionnant au fil de l'eau figurant à l'inventaire prévu au 2° du I, ceux qui sont soumis, sauf raisons d'intérêt général, à une obligation d'ouverture régulière de leurs vannages afin d'améliorer le transport naturel des sédiments et d'assurer la continuité écologique* ». Aux termes de l'article L. 212-5-2 du même code : « *Lorsque le schéma a été approuvé et publié, le règlement et ses documents cartographiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de toute installation, ouvrage, travaux ou activité mentionnés à l'article L. 214-2. / Les décisions applicables dans le périmètre défini par le schéma prises dans le domaine de l'eau par les autorités administratives doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau dans les conditions et les délais qu'il précise* ». Il résulte de ces dispositions que les décisions administratives prises dans le domaine de l'eau, dont celles prises au titre de la police de l'eau en application des articles L. 214-1 et suivants du même code, sont soumises à une simple obligation de compatibilité avec le plan d'aménagement et de gestion durable du SAGE. Pour apprécier cette compatibilité, il appartient au juge administratif de rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle du territoire pertinent pour apprécier les effets du projet sur la gestion des eaux, si l'autorisation ne contrarie pas les objectifs et les orientations fixés par le schéma, en tenant compte de leur degré de précision, sans rechercher l'adéquation de l'autorisation au regard chaque orientation ou objectif particulier. En revanche, les décisions administratives prises au titre de la police de l'eau en application des articles L. 214-1 et suivants, lorsqu'elles ne sont pas devenues définitives, sont soumises à une obligation de conformité au règlement du SAGE et à ses documents cartographiques, dès lors que les installations, ouvrages, travaux et activités en cause sont situés sur un territoire couvert par un tel document.

16. En premier lieu, l'article 1<sup>er</sup> du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer, qui a été approuvé par arrêté inter-préfectoral n°2020-15713 du 28 janvier 2020 et régulièrement publié à cette date, prévoit que les rejets d'eaux pluviales des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à la police de l'eau doivent « *éviter autant que possible et notamment pour les pluies courantes tout rejet au réseau public d'assainissement et vers le milieu hydraulique superficiel* » et tendre vers le « *principe du rejet 0* », tout en permettant d'y déroger « *si des difficultés ou impossibilités techniques détaillés (sic) le justifient (...)* ».



17. S'il résulte de l'instruction que le projet litigieux prévoit de diriger l'essentiel des rejets vers un exutoire superficiel, il n'est pas contesté que cette solution est due aux faibles possibilités de rejet en infiltration en raison des propriétés des sols et de la nature des ouvrages construits. Par suite, dès lors que, comme il a été dit au paragraphe précédent, l'article 1<sup>er</sup> du schéma d'aménagement et de gestion des eaux autorise des dérogations et que la requérante n'apporte aucun élément de nature à contredire l'impossibilité technique invoquée par les défendeurs, le moyen tiré de la méconnaissance de cet article ne peut qu'être écarté.

18. En deuxième lieu, le sous-objectif 1.2 de ce même schéma est intitulé : « *Intégrer la gestion des eaux pluviales et du ruissellement au plus tôt dans les processus d'aménagement et d'urbanisation, en veillant à la qualité paysagère des aménagements et des ouvrages, ainsi qu'à leur contribution à l'adaptation du territoire aux changements climatiques* ».

19. Si la requérante soutient que la gestion des eaux pluviales par le prisme des bassins de rétention ayant pour exutoire le réseau d'eaux pluviales n'est pas compatible avec l'ambition mentionnée ci-dessus, elle se borne à invoquer cette contrariété de l'autorisation au regard de ce sous-objectif sans procéder à une analyse globale des effets du projet sur la gestion des eaux dans le territoire concerné et ne met ainsi pas le juge à même d'apprécier le bien-fondé du moyen soulevé. Par suite, le moyen tiré de l'incompatibilité de l'autorisation litigieuse avec les orientations du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer ne peut qu'être écarté.

*En ce qui concerne de la méconnaissance de l'article L. 181-3 du code de l'environnement :*

20. En premier lieu, aux termes du I de l'article L. 181-3 du code de l'environnement : « *L'autorisation ne peut être accordée que si les mesures qu'elle comporte assurent la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1, selon les cas* ».

21. D'une part, la requérante soutient que l'arrêté litigieux ne permet pas de prévenir les risques d'inondation liés aux rejets des eaux d'exhaure dans le cours du Croult-Cul, dès lors notamment qu'aucune étude relative à l'état initial de ce ru n'a été réalisée. Toutefois, il ne résulte pas de l'instruction que la ligne CDG Express aura un impact sur le risque d'inondation par débordement de cours d'eau, en phase exploitation. Par ailleurs, en phase travaux, l'arrêté litigieux prescrit, en son article 11, diverses dispositions pour assurer la surveillance continue du niveau d'eau, avec un système d'alarme permanent, de manière à ce que les rejets des eaux d'exhaure ne puissent en aucun cas conduire au débordement du ru du Croult-Cul. Par suite, la requérante, qui n'apporte aucun élément de nature à établir que cette méthodologie ne peut pas être mise effectivement en œuvre, n'est pas fondée à soutenir que l'autorisation n'assure pas la prévention des dangers en résultant pour la sécurité et la santé humaine.

22. D'autre part, contrairement à ce que soutient la requérante, il résulte de l'instruction que le bassin de rétention Trémie est inclus dans le périmètre de l'enquête parcellaire. Par suite, le moyen tiré de ce que ce dispositif destiné à collecter les eaux pluviales ne pourra, pour cette seule raison, être réalisé manque en fait.

23. En deuxième lieu, aux termes du II de l'article L. 181-3 du code de l'environnement : « *L'autorisation environnementale ne peut être accordée que si les mesures qu'elle comporte assurent également : (...) 5° Le respect des objectifs de conservation du site Natura 2000, lorsque l'autorisation environnementale tient lieu d'absence d'opposition mentionnée au VI de l'article L. 414-4* ». Le document d'objectifs Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis » comporte notamment les objectifs de développement durable suivants : « *ODD1 : Poursuivre et améliorer la gestion en faveur des milieux et des espèces d'oiseaux Natura 2000* » et « *ODD3 : Maîtriser les impacts des plans et projets urbains et d'aménagement, sur et à proximité du site, et améliorer la connectivité du réseau d'entités qui composent le site Natura 2000* ».

24. Si la commune requérante soutient que le projet impactera la faune sauvage sur la zone de protection spéciale site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », les défenseurs font valoir, sans être sérieusement contredits, d'une part, que le projet, qui emprunte en partie des voies ferrées existantes, ne prévoit pas la création de nouvelles infrastructures ferroviaires séparant le bois de la Tussion du Parc national forestier de la Poudrerie, et, d'autre part, que les risques de collision résultant de l'augmentation du trafic sont faibles pour les trois espèces concernées, à savoir le Pic Noir, le Pic Mar et le Martin-pêcheur d'Europe, en raison soit de leur hauteur de vol, soit de leur lieu d'habitat. Par suite, faute pour la requérante d'apporter des précisions étayées sur la réalité de l'intensification des incidences des voies ferrées qu'elle invoque, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions précitées doit être écarté.

*En ce qui concerne la méconnaissance des conditions de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées :*

25. Aux termes de l'article L. 411-1 du code de l'environnement : « *I. - Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits : 1° La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ; 2° La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel ; 3° La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces (...)* ». Le I de l'article L. 411-2 du même code renvoie à un décret en Conseil d'Etat la détermination des conditions dans lesquelles sont fixées, notamment : « *4° La délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle : (...)/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, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ; (...).* »

26. Il résulte de ces dispositions qu'un projet de travaux, d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privée susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leur habitat ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, que s'il répond, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, tels que notamment le projet urbain dans lequel il s'inscrit, à une raison impérative d'intérêt public majeur. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorisé, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, que si, d'une part, il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et, d'autre part, cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

27. En premier lieu, il résulte de l'instruction que le projet CDG Express a été conçu comme une « solution (...) [pour] absorber la croissance intrinsèque du trafic [aérien] » sur la base d'un scénario d'augmentation de la fréquentation de la plateforme Paris-Charles de Gaulle de 2,8% par an. Il est toutefois constant qu'en raison de la crise sanitaire mondiale, l'activité aéroportuaire a été suspendue pendant plusieurs mois au printemps 2020 et que sa reprise s'est effectuée à compter du mois de juin 2020 sur une base très réduite, équivalente à environ 10% de l'activité antérieure. En l'absence de tout élément permettant, à la date du présent jugement, de regarder cette situation comme purement transitoire et conjoncturelle, il ne résulte pas de l'instruction qu'une reprise de la croissance du trafic aérien puisse être anticipée à la date prévisible de mise en service de l'infrastructure litigieuse. En outre, il ne peut pas être sérieusement contesté que la ligne CDG Express devait, entre autres objectifs, contribuer à la réussite des Jeux olympiques 2024, pour lesquels il est désormais acquis que cette infrastructure ne sera pas réalisée. Par suite, à la date du présent jugement, le projet litigieux ne peut être justifié ni par la raison impérative de suivre la croissance des flux de voyageurs, ni par celle d'honorer les prévisions du dossier de candidature de Paris à la manifestation sportive de 2024.

28. En deuxième lieu, pour accorder la dérogation sollicitée, les autorités préfectorales mentionnées ci-dessus ont estimé que la réalisation de la ligne CDG Express aurait pour bénéfice d'améliorer la desserte de l'aéroport en le dotant d'une liaison directe, rapide et fiable, de participer à la compétitivité de Paris et de sa région, de conforter le RER B dans sa vocation de transport collectif urbain en réduisant la saturation de cette ligne et de s'inscrire dans le cadre d'un développement durable. Le projet de ligne CDG Express a en effet été conçu pour permettre aux voyageurs de rejoindre l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle en 20 minutes à partir de la Gare de l'Est, et réciproquement, à raison de quatre trains par heure dans chaque sens, en échappant aux dysfonctionnements de la ligne B, comme aux ralentissements du trafic routier, et en bénéficiant de services adaptés.

29. Toutefois, d'une part, en l'absence de précisions sur le profil, la saisonnalité ou la répartition au cours de la journée des voyageurs empruntant actuellement le RER B pour se rendre à l'aéroport, qui, ainsi que le pétitionnaire l'a indiqué, en réponse à l'autorité environnementale, semblent remplacer le week-end les « salariés de la semaine », le bénéfice attendu de la création de cette nouvelle ligne pour réduire la saturation du RER B et améliorer le confort des déplacements du quotidien est incertain.

30. D'autre part, il ne peut être sérieusement contesté que le transfert modal de la route vers le rail constitue un intérêt public majeur. Toutefois, en l'absence de tout élément permettant d'apprécier précisément le volume des voyageurs empruntant actuellement les transports routiers qui seraient susceptibles de se reporter sur le CDG Express, eu égard à la rapidité de cette liaison

mais aussi au tarif envisagé et à l'unicité de son arrêt, à la Gare de l'Est, il ne résulte pas de l'instruction que la mise en service de cette infrastructure aura des incidences sensibles en termes de réduction du trafic routier et, partant, des nuisances environnementales.

31. En outre, il résulte de l'instruction, et notamment de l'évaluation socio-économique jointe au dossier dont les constats ne sont pas critiqués, que la « perte de vitesse » de Paris dans sa compétition avec les grandes métropoles européennes pour l'accueil des multinationales résulte du mauvais positionnement de la capitale française en termes de croissance économique, de taille de marché, de coûts de la vie et de l'immobilier, et non de la moindre qualité de ses infrastructures. Par suite, si une desserte rapide du principal aéroport parisien, à l'instar de ce qui existe dans quelques autres villes, telles Hong Kong, Oslo, Londres, Moscou, Stockholm et, dans une moins mesure, Tokyo, participerait à l'image de la France, il ne ressort pas des éléments versés aux débats par les parties que le CDG Express apportera une contribution significative au maintien de l'attractivité de la capitale et de sa région.

32. Enfin, s'il est constant qu'en fonctionnement normal, il n'existe pas d'interaction entre le CDG Express, la ligne du RER B, le transilien K et le TER Paris-Laon, il résulte de l'instruction, et notamment de l'avis de l'autorité environnementale et des éléments de réponse du maître d'ouvrage à celle-ci, qu'en cas de perturbation exigeant un basculement sur d'autres voies, la fréquence du CDG Express sera diminuée à deux par heure, voire à un par heure. Par suite, dans des situations qui ne peuvent, eu égard aux conditions actuelles de fonctionnement des transports mentionnés ci-dessus, être regardées comme exceptionnelles et qui sont, par nature, imprévisibles, la ponctualité du CdG Express ne peut être garantie.

33. Il résulte de l'ensemble des éléments mentionnés ci-dessus qu'eu égard aux changements récents des circonstances de fait, dont le caractère durable est impossible à apprécier avec une vraisemblance suffisante, et aux incertitudes sur les avantages, y compris de nature économique, susceptibles d'être effectivement procurés par le CDG Express, le projet litigieux ne peut être regardé, à la date du présent jugement, comme constituant une infrastructure indispensable, répondant, par conséquent, à des raisons impératives d'intérêt public majeur.

34. Il résulte de ce qui a été dit au point 26 que les conditions posées à la légalité des dérogations permises par l'article L. 411-2 du code de l'environnement présentent un caractère cumulatif. Par suite, à supposer même qu'elle permette le maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle et réponde à l'exigence de l'absence de solution alternative satisfaisante, la dérogation accordée par l'arrêté litigieux méconnaît les dispositions précitées dès lors qu'elle ne répond pas, comme il a été dit ci-dessus, à des raisons impératives d'intérêt public majeur ni au titre de la santé ou de la sécurité publiques ni à un autre titre.

35. Il résulte de tout ce qui précède que l'autorisation environnementale accordée par arrêté inter-préfectoral n°2019-0386 est illégale en tant seulement qu'elle vaut autorisation de déroger à l'article L. 411-1 du code de l'environnement.

*Sur la mise en œuvre des dispositions de l'article L. 181-18 du code de l'environnement :*

36. Aux termes de l'article L. 181-18 du code de l'environnement : « I. Le juge administratif qui, saisi de conclusions dirigées contre une autorisation environnementale,

*estime, après avoir constaté que les autres moyens ne sont pas fondés : 1° Qu'un vice n'affecte qu'une phase de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale, ou une partie de cette autorisation, peut limiter à cette phase ou à cette partie la portée de l'annulation qu'il prononce et demander à l'autorité administrative compétente de reprendre l'instruction à la phase ou sur la partie qui a été entachée d'irrégularité ;/ 2° Qu'un vice entraînant l'illégalité de cet acte est susceptible d'être régularisé par une autorisation modificative peut, après avoir invité les parties à présenter leurs observations, surseoir à statuer jusqu'à l'expiration du délai qu'il fixe pour cette régularisation. Si une telle autorisation modificative est notifiée dans ce délai au juge, celui-ci statue après avoir invité les parties à présenter leurs observations. II.- En cas d'annulation ou de sursis à statuer affectant une partie seulement de l'autorisation environnementale, le juge détermine s'il y a lieu de suspendre l'exécution des parties de l'autorisation non viciées ».*

37. Eu égard à sa portée, l'illégalité retenue ci-dessus n'est pas susceptible d'être régularisée par une autorisation modificative en application du 2° du I de l'article L. 181-18 du code de l'environnement, applicable à l'autorisation environnementale litigieuse. En revanche, dès lors que le vice relevé n'affecte que la partie de l'autorisation relative à la dérogation prévue par l'article L. 411-2 du code de l'environnement, il n'y a lieu de prononcer l'annulation de l'autorisation environnementale précitée que dans cette mesure.

38. Par ailleurs, en l'absence de tout élément permettant de considérer que l'exécution des parties de l'autorisation non viciées serait inutile tant que la dérogation prévue à l'article L. 411-2 n'est pas obtenue et de conclusions présentées en ce sens, il n'y a pas lieu de mettre en œuvre d'office les pouvoirs résultant des dispositions du II de l'article L. 181-18 du code de l'environnement et de suspendre l'exécution de l'arrêté inter-préfectoral n°2019-0386, en tant qu'il autorise les travaux au titre de la police de l'eau et en tant qu'il vaut absence d'opposition à des travaux susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000.

#### **Sur les frais liés au procès :**

39. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de la justice administrative font obstacle à ce qu'une somme soit mise à ce titre à la charge de la commune requérante qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante. En revanche, il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de l'Etat le versement à la commune de Mitry-Mory de la somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

#### **DECIDE :**

Article 1<sup>er</sup> : L'arrêté inter-préfectoral du 11 février 2019 est annulé en tant seulement qu'il autorise la dérogation prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Article 2 : L'Etat versera la somme de 2 000 euros à la commune de Mitry-Mory en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le surplus des conclusions de la requête est rejeté.

Article 4 : Les conclusions présentées par SNCF Réseau et la société Gestionnaire d'infrastructure CDG Express sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 5 : Le présent jugement sera notifié à la commune de Mitry-Mory, au préfet de la région Ile-de-France, au préfet de Paris, aux préfets de la Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne et du Val d'Oise ainsi qu'aux sociétés SNCF Réseau et Gestionnaire d'infrastructure CDG Express.

Délibéré après l'audience du 14 octobre 2020, à laquelle siégeaient :

- Mme Weidenfeld, présidente-rapporteuse,
- M. Combes, premier conseiller,
- M. Felsenheld, premier conseiller.

Lu en audience publique le 9 novembre 2020.

La présidente-rapporteuse,

L'assesseur le plus ancien,

Signé

Signé

K. Weidenfeld

R. Combes

La greffière,

Signé

S. Le Chartier

La République mande et ordonne au ministre de la transition écologique en ce qui le concerne et à tous huissiers de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun, contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.