

Situé à 21 km de Paris, l'aéroport Paris - Charles de Gaulle est le 2<sup>ème</sup> aéroport de voyageurs d'Europe, avec une fréquentation de 65 millions de passagers annuels en 2015, et qui devrait être de l'ordre de 80 millions de passagers à l'horizon 2025

Afin d'absorber la croissance de passagers attendue sur l'aéroport, le CDG Express assurera une liaison directe ferroviaire entre le terminal 2 de l'aéroport et la Gare de l'Est et possède les caractéristiques suivantes :

- un temps de trajet de 20 minutes,
- un train toutes les 15 minutes,
- un service de 5 heures à minuit, 365 jours par an.

Ce projet vise donc à proposer au usagers de l'aéroport une desserte complémentaire, aux RER B, à l'A1 et à la future ligne 17 du Grand Paris Express qui ne proposera pas de lien direct avec la capitale mais qui assurera une desserte répondant aux besoins des déplacements des habitants de Seine-Saint-Denis.

Il est également rappelé que ce projet est inscrit, au même titre que les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, dans le plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF) et dans le dossier de candidature de Paris pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Le CDG Express empruntera majoritairement des infrastructures existantes parallèles à celles du RER B sur lesquelles circulent actuellement la ligne K du Transilien. Le CDG Express ne devrait donc pas perturber la circulation de ces lignes, mais il est néanmoins à prévoir des interruptions de trafic en phase chantier, et la gestion de situations perturbées en phase d'exploitation sera de fait plus complexe malgré les aménagements permettant d'offrir des alternatives de circulation au RER.

D'ailleurs, si aucun aménagement ferroviaire n'est nécessaire sur les voies situées entre la Gare du Villeparis et Aulnay-sous-Bois, et que les conditions d'exploitation ferroviaire évolueront peu sur ce secteur (en dehors du fait de l'augmentation du nombre de trains), plusieurs opérations sont en revanche prévues sur le tronçon situé entre Aulnay-sous-Bois et La Courneuve à savoir :

- Le remplacement des voies existantes et la reprise ponctuelle de plateforme ferroviaire afin de permettre l'élévation de la vitesse des trains à 140km/h ;
- La création d'ouvrages d'écrêtement des eaux pluviales ruisselant sur les secteurs où la plateforme ferroviaire a été reprise et dont les conditions de rejet dans les réseaux d'assainissement de Paris Terres d'Envol ont été approuvées par le territoire par courrier du 19 Février 2018 ;
- L'aménagement des fonctionnalités pour le retournement des trains et du RER B en gare d'Aulnay-sous-Bois ;
- Le remplacement des appareils de voies en gare du Bourget afin de permettre le report de circulation entre les voies du RER et celles du CDG Express ;
- La reprise des accès aux voies de garage de Drancy.

Une partie de ces travaux sera réalisée via un train de chantier, ce qui limitera le flux des camions dans le cadre de ces opérations et donc réduira les impacts sur les conditions de circulation routières. Les impacts sur l'environnement sonore seront traités dès la phase chantier par la mise en place ponctuelle d'écrans acoustiques et l'isolation des bâtiments exposés. Ce dispositif permettra également de répondre aux impacts dû à l'augmentation du trafic ferroviaire et à la croissance de la vitesse des trains sur ce secteur

Concernant les 8 km de voies nouvelles qui seront créées dans le cadre du CDG Express notamment sur la commune de Tremblay-en-France (à l'approche de l'aéroport uniquement), ces nouvelles voies seront aménagées sur talus parallèlement à la Ligne Grande Vitesse (LGV) et son profil se confondra totalement avec cette dernière. Si l'emplacement de ces nouvelles voies permet de limiter l'impact sur les terres agricoles, il permettra également de mutualiser les conditions de gestions des eaux pluviales qui seront réaménagées à l'identique de celle de la LGV. Les points de franchissement seront également les mêmes que ceux aménagés dans le cadre de la LGV.

Enfin, si ce projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du PDUIF puisque la part de l'utilisation de la voiture pour se rendre à l'aéroport passerait de 56% à 39%, il ne répond pas directement aux nécessités de déplacements des habitants de notre territoire. Aussi le soutien de Paris Terres d'Envol à ce projet ne peut être dissocié de la réalisation effective dans leur intégralité des lignes 16 et 17 et selon un calendrier proche de ce qui était initialement prévu.

**Il est donc proposé au conseil de territoire d'émettre un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale concernant le projet de liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle, sous réserve de l'avis et des remarques qui seront formulés par les communes de Paris Terres d'Envol durant cette enquête au sujet des impacts de ce projet au niveau local ; et de réitérer le souhait de la réalisation effective et dans leur intégralité des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, en complément du projet CDG Express, selon un calendrier proche de ce qui était initialement prévu.**

**Le conseil de territoire,**

Après avoir entendu l'exposé de XXX,

**Vu** le code général des collectivités territoriales,

**Vu** le code de l'environnement, et notamment les articles L.181-1 et suivants,

**Vu** le code de l'urbanisme,

**Vu** le code des transports,

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n°2018-2214 du 11 septembre 2018 relatif à l'ouverture de l'enquête publique qui se déroule du 22 octobre 2018 au 20 novembre 2018,

**Vu** le dossier de demande d'autorisation environnementale,

**Considérant** que l'article L.181-38 du code de l'environnement indique que dès le début de la phase d'enquête publique, le Préfet demande l'avis des conseils des collectivités territoriales intéressées par le projet au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur le territoire,

**Considérant** l'avis favorable de Paris Terres d'Envol émis par courrier en date du 19 février 2018 sur ledit projet vis-à-vis de son volet « gestion des eaux pluviales »,

**Considérant** les mesures proposées pour réduire les impacts du CDG Express sur le fonctionnement des lignes ferrées existantes notamment lors de la phase travaux et lors de situations de perturbation du trafic en phase d'exploitation,

**Considérant** les mesures proposées pour réduire les nuisances causées par les aménagements ferroviaires réalisées au titre du CDG Express entre Aulnay-sous-Bois et La Courneuve sur les conditions de vie des riverains notamment concernant les impacts sonores du projet, sur le trafic routier et sur les écoulements des eaux pluviales tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation,

**Considérant** l'absence de travaux sur les infrastructures ferroviaires situées entre Aulnay-sous-Bois et Tremblay-en-France,

**Considérant** les mesures compensatoires proposées pour la réalisation des nouvelles voies le long de la LGV notamment sur la commune de Tremblay-en-France en matière d'insertion paysagère et de gestion des eaux pluviales,

**Considérant** que ce projet répond aux objectifs du PDUIF, mais qu'il ne répond pas directement aux nécessités de déplacements des habitants de notre territoire, telle que le proposent les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express,

**Après en avoir délibéré :**

- **Emet** un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale concernant le projet de liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle, sous réserve de l'avis et des remarques qui seront formulés par les communes de Paris Terres d'Envol lors de cette enquête,
- **Réitère** le souhait de la réalisation effective et dans leur intégralité des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, en complément du projet CDG Express, selon un calendrier proche de ce qui était initialement prévu.

**Pour extrait conforme**

Le président

**Bruno BESCHIZZA**