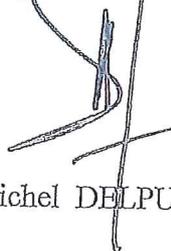


Annexe n°1

Plans du projet  
de liaison ferroviaire directe Charles de Gaulle Express (CDG Express)  
entre Paris (gare de l'Est)  
et l'aéroport Paris Charles de Gaulle (gare CDG 2)

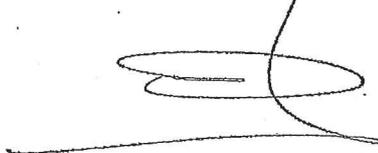
Vu pour être annexé à l'arrêté du : **31 MARS 2017**

Le préfet de la région  
d'Ile-de-France,  
préfet de Paris



Michel DELPUECH

Le préfet  
de la Seine-Saint-Denis



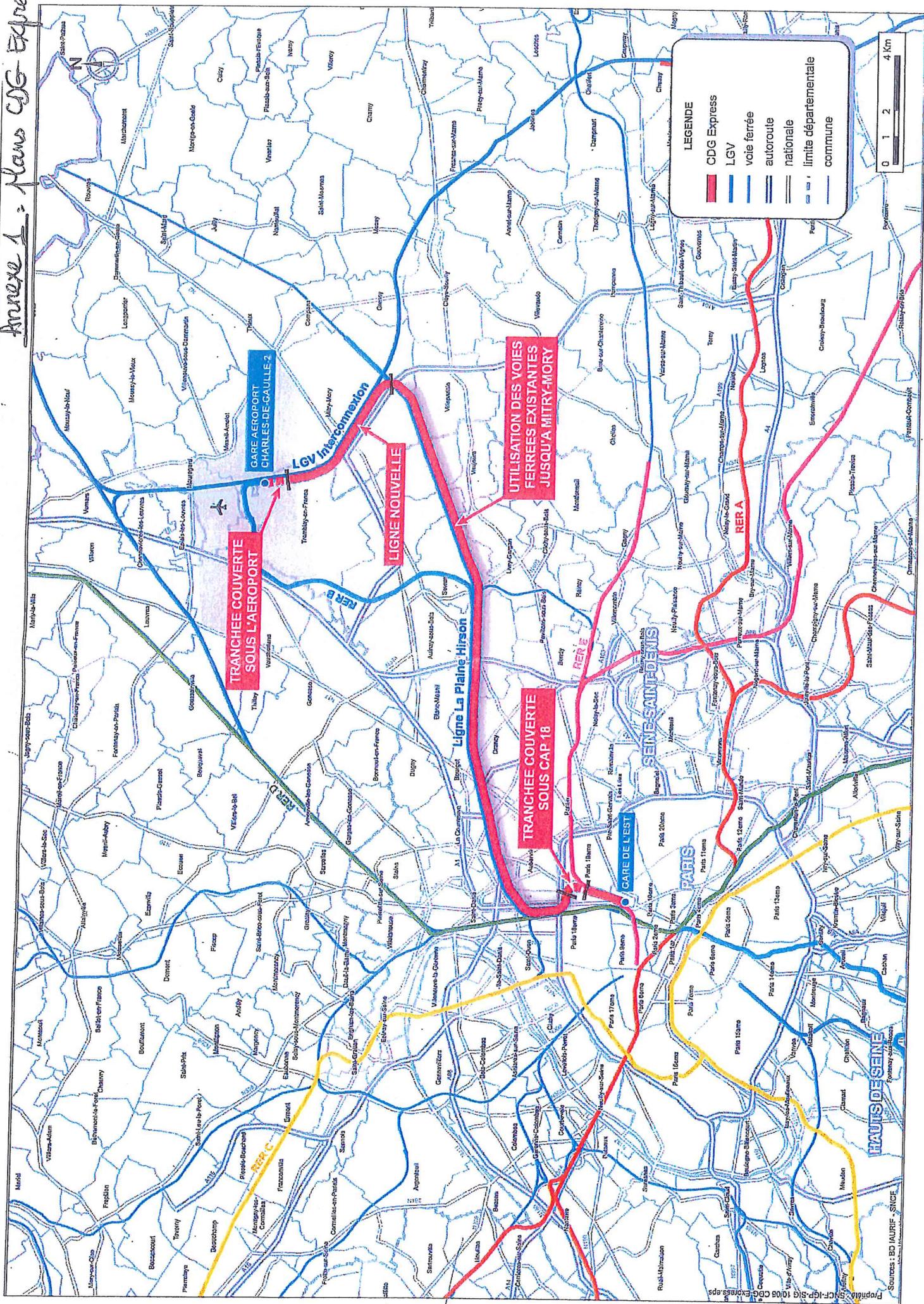
Pierre-André DURAND

Le préfet  
de Seine-et-Marne



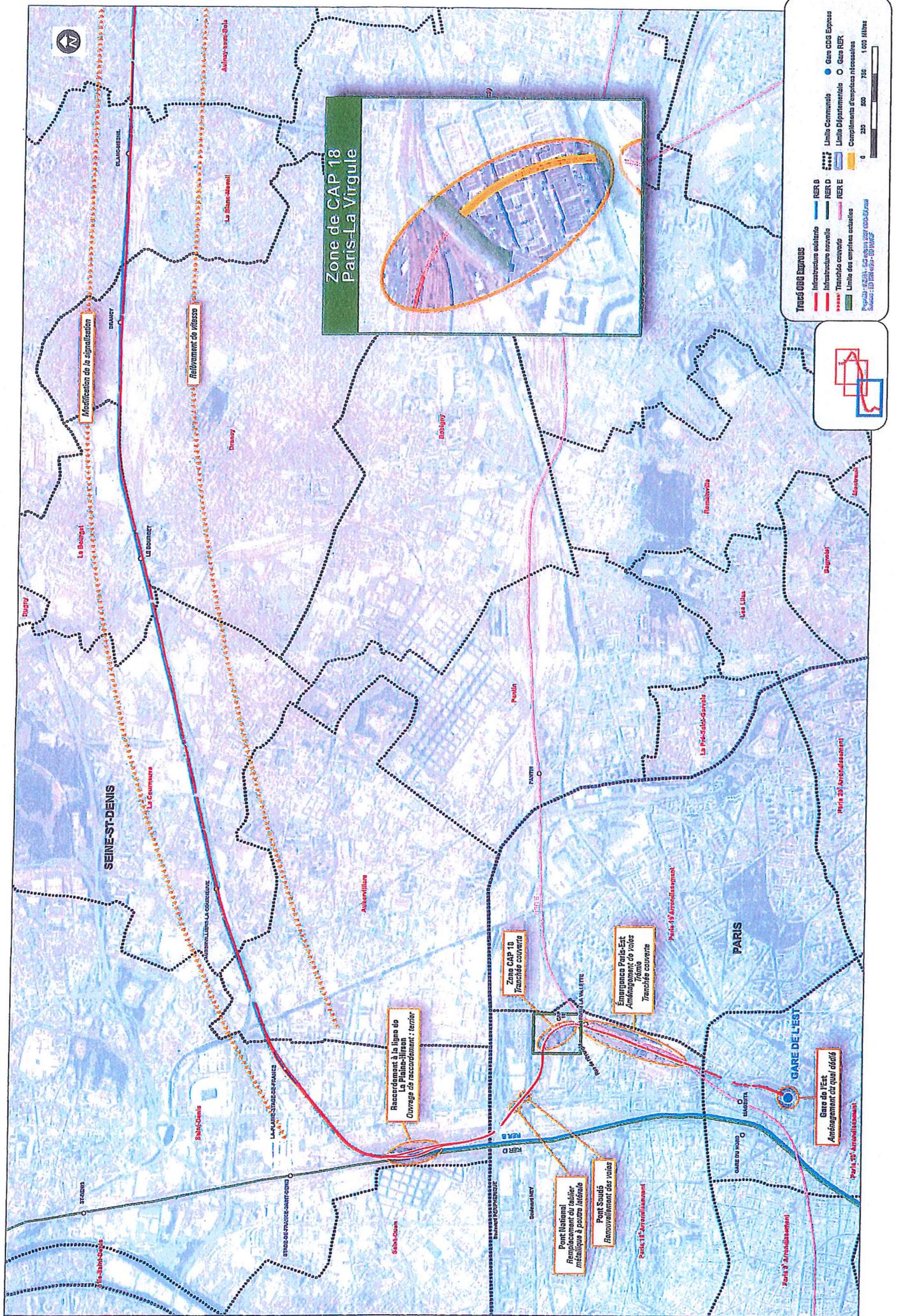
Jean-Luc MARX

Annexe 1 - Plans CDG Express

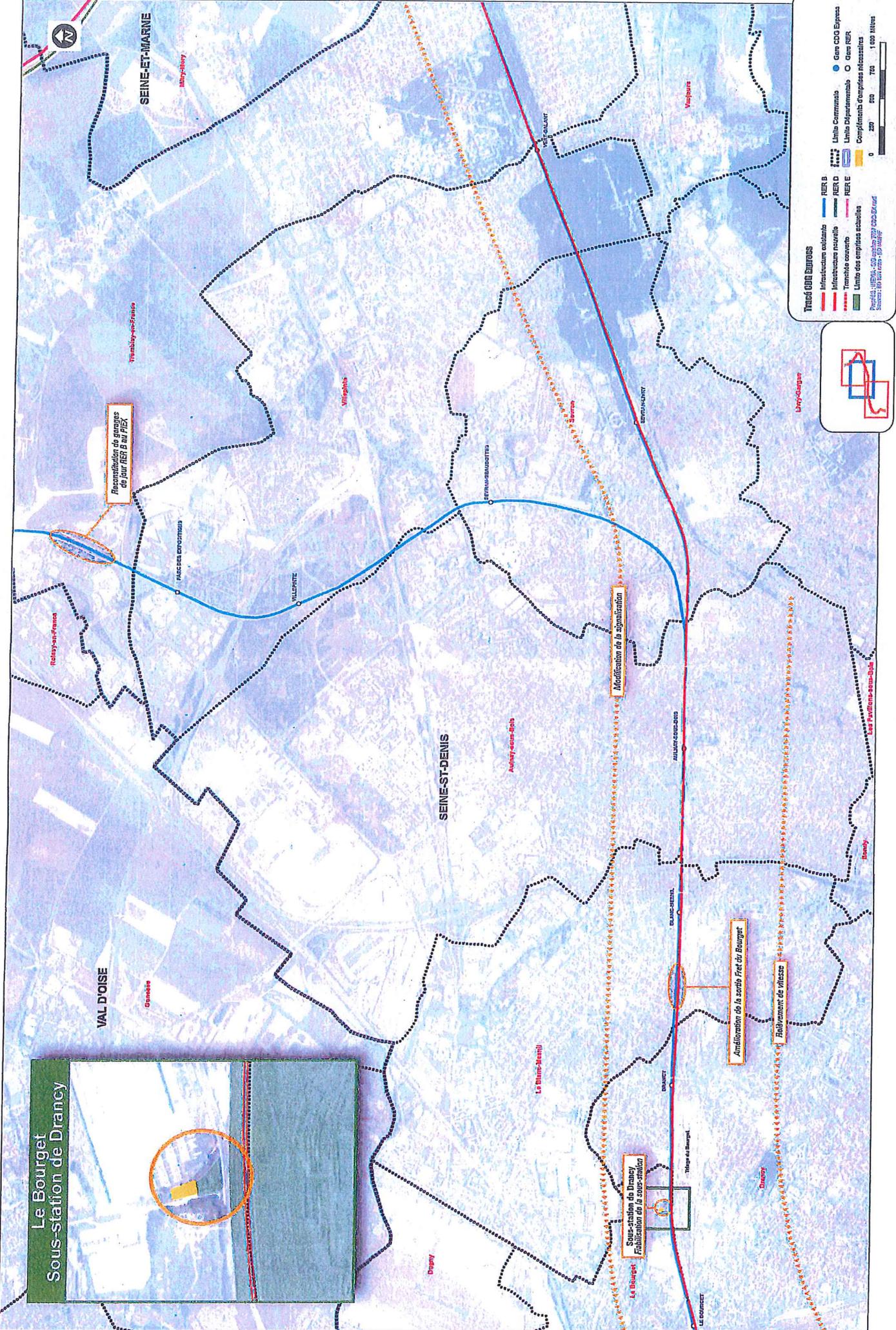
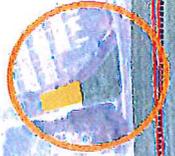


N/A

Propriété : SNCF-IP-SIG 10/08 CDG Express



# Le Bourget Sous-station de Drancy



VAL D'OISE

Tramway des Hauts-de-Seine

SEINE-ET-MARNE

SEINE-ST-DENIS

Modification de la signalisation

Amélioration de la sortie Freix du Bourget

Problème de vitesse

Sous-station de Drancy  
Fabrication de la sous-station

**Tracé des Express**

- Infrastructure existante
- Infrastructure nouvelle
- Tranchée couverte
- Limite des emprises actuelles

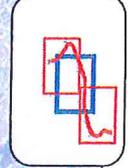
**Tracé des Express**

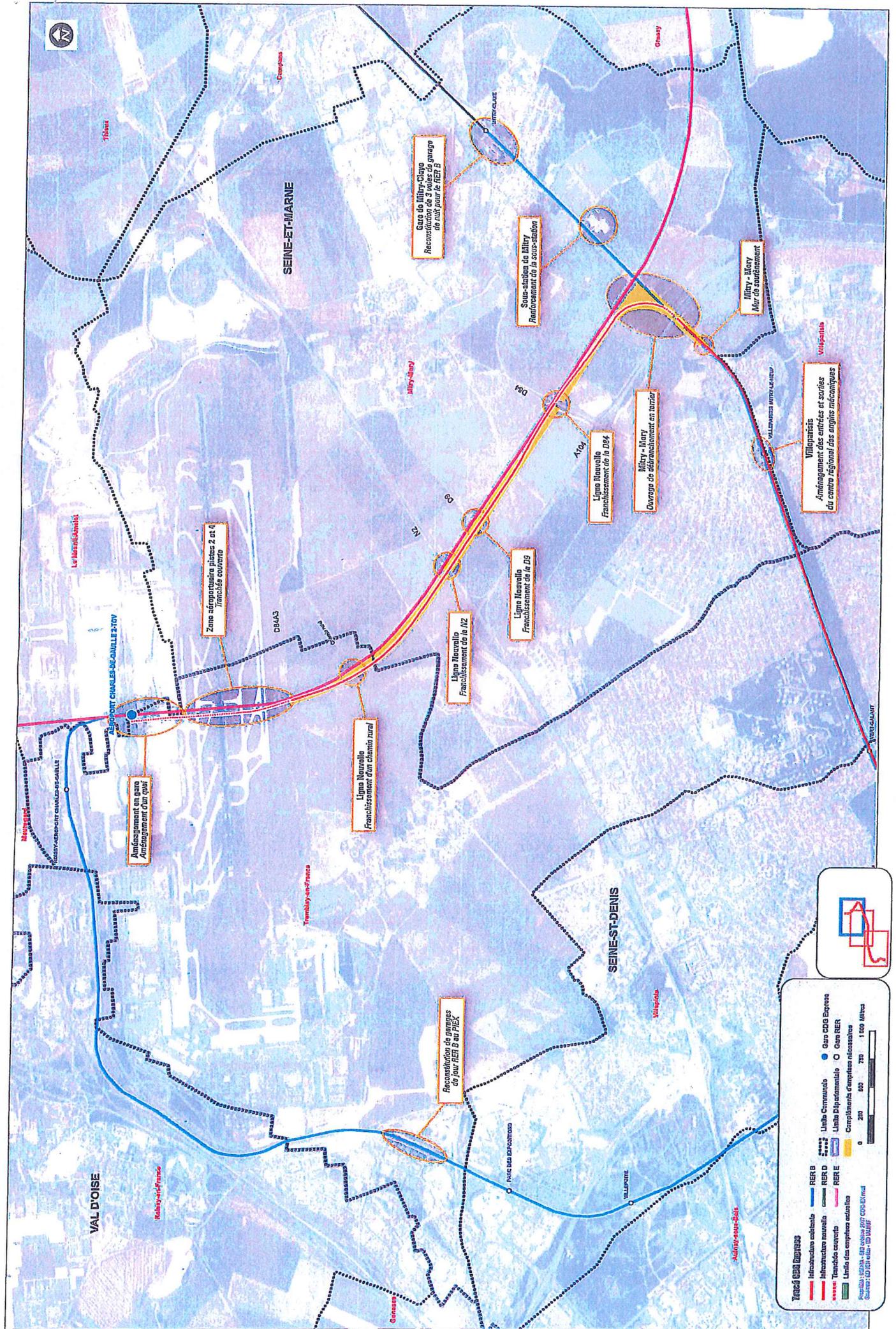
- RER B
- RER D
- RER E

**Tracé des Express**

- Gare CGO Express
- Gare RER
- Compléments d'ouvrages nécessaires

Source: USTEA - CGO - 2017 - 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2024 - 2025 - 2026 - 2027 - 2028 - 2029 - 2030





**Tronçon C2G Express**

- Infrastructure existante
- Infrastructure nouvelle
- Tranchées couvertes
- Limites des entreprises adjudicataires
- Source: IAD, RER, SNCF, DRIEAU

- RER B
- RER D
- RER E
- Limites Communales
- Limites Départementales
- Compartiments d'entreprises adjudicataires

- Gare C2G Express
- Gare RER

Échelle 1:50 000 - 0 200 400 600 800 1 000 Mètres



VAL D'OISE

SEINE-ET-MARNE

SEINE-ST-DENIS

Gare de Milly-Clevo  
Reconstruction de 2 voies de garage  
de nuit pour le RER B

Stations de Mitry  
Renforcement de la sous-station

Mitry - Mory  
Mur de soutènement

Villiers-sur-Marne  
Aménagement des entrées et sorties  
du centre régional des engins mécaniques

Zone agropastorale planes 2 et 4  
à réaménager

Aménagement en gare  
Aménagement d'un quai

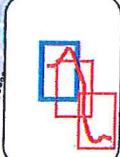
Ligne Nouvelle  
Franchissement d'un chemin rural

Ligne Nouvelle  
Franchissement de la N2

Ligne Nouvelle  
Franchissement de la D64

Mitry - Mory  
Ouvrage de déviation en tunnel

Reconstruction de passages  
de jour RER B au PLEY



Annexe n°2

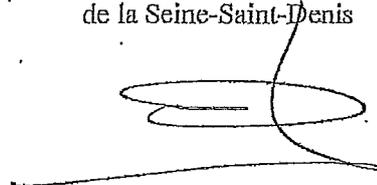
**Document prévu à l'article L.122-1 alinéa 5 du code de l'expropriation  
pour cause d'utilité publique  
exposant les motifs et considérations  
justifiant le caractère d'utilité publique du projet**

Vu pour être annexé à l'arrêté du : **31 MARS 2017**

Le préfet de la région  
d'Ile-de-France,  
préfet de Paris

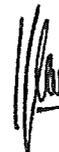
Michel DELPUECH

Le préfet  
de la Seine-Saint-Denis



Pierre-André DURAND

Le préfet  
de Seine-et-Marne



Jean-Luc MARX

**Annexe 2-1**  
**MOTIFS ET CONSIDERATIONS**  
**JUSTIFIANT L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET**

**Liaison ferroviaire directe Charles de Gaulle Express**

Il est rappelé que le présent document relève des dispositions de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son caractère d'utilité publique ».

A cet égard, il reprend pour l'essentiel des éléments qui figurent dans le dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP), auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter au DEUP afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique du projet.

**1. PRÉSENTATION DU PROJET**

**L'historique du projet**

Une concertation préalable a eu lieu sur la base d'un premier projet de tracé de CDG Express de septembre 2001 à février 2002. Elle a été suivie par un débat public de août à décembre 2003. Durant le débat public des solutions alternatives ont été proposées. Celle qui a été finalement retenue est issue de ces propositions. Une information au public a été faite en novembre-décembre 2006 pour présenter le projet tel qu'il a été soumis à enquête. Une enquête publique s'est ensuite tenue du 19 novembre au 21 décembre 2007, dans les 15 mairies des communes concernées. La commission d'enquête a remis son rapport le 18 avril 2008. L'arrêté inter-préfectoral n°2008/2250 du 19 décembre 2008 a déclaré d'utilité publique, au profit de l'Etat (Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire – MEEDDAT), l'opération visant à la réalisation de la liaison ferroviaire directe Charles de Gaulle Express entre Paris (gare de l'Est) et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle (gare CDG 2) qui a emporté la mise en compatibilité des dispositions des plans locaux d'urbanisme de Paris (75) et de Mitry-Mory (77) et des plans d'occupation des sols du Bourget (93) et de Tremblay-en-France (93). Cette déclaration d'utilité publique a été prorogée par arrêté inter-préfectoral n° 2013336-0013 du 2 décembre 2013 pour une durée égale à la durée initiale de la déclaration d'utilité publique, soit cinq ans à compter du 18 décembre 2013.

Le montage juridique et financier du projet CDG Express consistait alors en une « concession globale » attribuée après une mise en concurrence, portant sur le financement, la conception, la construction et l'entretien de l'infrastructure et sur la fourniture et l'entretien du matériel roulant ainsi que sur l'exploitation du service de transport de personnes. Le projet CDG Express n'a pas pu être réalisé selon ces dispositions. De nouvelles modalités de réalisation sont aujourd'hui prévues visant à séparer la réalisation-exploitation de l'infrastructure et l'exploitation du service de transport de personnes, tandis que le coût et le financement du

projet ont également évolué. Ces modifications ne concernent ni le tracé, ni les emprises, ni les fonctionnalités du projet CDG Express.

Les modifications apportées au projet depuis la déclaration d'utilité publique du 19 décembre 2008 ont été présentées au public en vue de confirmer l'utilité publique du projet. Ainsi, a été organisée, du mercredi 8 juin au mardi 12 juillet 2016 inclus, une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative du projet de réalisation de la liaison ferroviaire directe Charles de Gaulle Express (CDG Express) entre Paris (gare de l'Est) et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle (gare CDG 2), dossier présenté par l'Etat (Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer).

Cette enquête avait donc pour objet de :

- présenter au public les modifications substantielles apportées au projet depuis la déclaration d'utilité publique de 2008,
- recueillir les observations du public sur ces modifications,
- se prononcer sur l'utilité publique du projet au regard des modifications apportées.

Elle s'est déroulée sur le territoire des communes de Paris (10<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> arrondissements), Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Drancy, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Saint-Denis, Sevran, Tremblay-en-France, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Villeparisis et Villepinte et dans les services des préfectures de Paris, Seine-Saint-Denis (Bobigny et sous-préfectures du Raincy et de Saint-Denis) et de Seine-et-Marne (Melun et sous-préfectures de Meaux et de Torcy).

### **Les objectifs du projet**

Le projet est conçu comme un « projet de service » pour les passagers aériens, dont les caractéristiques sont les suivantes :

- un service ferroviaire dédié entre Paris et son aéroport ;
- une desserte sans arrêt intermédiaire ;
- un temps de parcours de 20 minutes ;
- une fréquence au quart d'heure dans les deux sens de 5h à minuit, 365 jours par an ;
- un train à quai en permanence dans les deux gares ;
- un niveau de fiabilité élevé pour une ponctualité assurée ;
- l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

L'objectif est ainsi d'offrir aux passagers de CDG Express un service répondant à leurs besoins spécifiques, tant en termes de fiabilité, de rapidité, de confort (espaces dédiés aux bagages) que d'accueil et d'information.

### **Les caractéristiques générales du projet**

CDG Express part de la gare de l'Est, où un quai lui est dédié, puis quitte le faisceau de l'avant-gare en direction du réseau Nord. Un nouvel ouvrage souterrain, de 700 m environ, lui permet ensuite de franchir la rue de l'Évangile, la zone d'activité de Cap 18 et de la Chapelle Charbon, d'où la liaison émerge pour rejoindre le raccordement dit « de l'Évangile » par les

deux pont-rails respectivement situés au-dessus du boulevard Ney et de la Porte de la Chapelle.

Au nord du boulevard périphérique, il se raccorde au faisceau Nord. Puis, jusqu'à Mitry-Mory, sur une longueur de 21 km environ, il emprunte les deux voies existantes de la ligne La Plaine-Hirson non affectées au RER B Nord+.

Au niveau de Mitry-Mory, CDG Express quitte cet axe pour rejoindre deux voies nouvelles, longues d'environ 7 km, et construites en remblai le long de la ligne à grande vitesse (LGV) d'interconnexion.

Il passe ensuite sous la plate-forme aéroportuaire (pistes 2 et 4, et voies de circulations) grâce à la réalisation d'une tranchée couverte longue de 400 m, afin de rejoindre la gare qui sera créée en prolongement de la gare CDG2 du RER B.

## **2. MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT LE CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'AMÉNAGEMENT**

Le projet de liaison directe Charles de Gaulle Express entre Paris et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle répond à plusieurs objectifs de politiques publiques :

### **Un projet compatible avec le SDRIF et le PDUIF**

La réalisation du projet CDG Express est compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) 2030, approuvé par décret en Conseil d'Etat le 27 décembre 2013. En effet, celui-ci considère que l'Île-de-France se nourrit des échanges internationaux, et que les aéroports sont les principales portes d'entrée internationales à la Région Île-de-France. A ce titre, l'aéroport Paris – Charles de Gaulle est le second aéroport européen pour le trafic passager européen.

Le SDRIF précise ainsi la nécessité d'une liaison rapide entre le cœur de la métropole et la plateforme aéroportuaire de Roissy en complémentarité des projets concourant à l'accessibilité du Grand Roissy, notamment la mise en place du RER B Nord + et la ligne 17 Nord du Grand Paris Express.

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé par la délibération du 19 juin 2014 du Conseil régional d'Île-de-France, vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie, tout en tenant compte des contraintes financières. Il fixe le cadre de la politique de mobilité pour l'ensemble de la région Île-de-France. Il définit, à l'horizon 2020, les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour les déplacements tant des personnes que des biens. Il vise ainsi une baisse de 2 % des déplacements individuels motorisés et un report modal vers les transports collectifs et les modes actifs. Le projet CDG Express s'inscrit pleinement dans cet objectif.

### **Une desserte adaptée à un aéroport international**

Comme Londres, Oslo, Stockholm, Hong-Kong, ou encore Tokyo, la plupart des grandes villes européennes et mondiales bénéficient d'une liaison ferroviaire express entre leur centre-ville et leurs principaux aéroports. Aujourd'hui, l'aéroport Paris – Charles de Gaulle se place au neuvième rang mondial en termes de passagers aériens, mais sa desserte ne se situe pas au niveau des standards internationaux et demeure mal perçue par les passagers aériens, en particulier étrangers, en voyage d'affaires ou de tourisme.

En créant une nouvelle liaison ferroviaire dédiée, le projet CDG Express propose une desserte à haut niveau de service aux passagers aériens qui n'ont aujourd'hui comme alternative au RER B que le mode routier, dont les temps de parcours pour Paris peuvent varier d'une demi-heure à plus de deux heures en raison des embouteillages sur les autoroutes A1 et A3.

### **Une contribution à la compétitivité économique de Paris et de sa région**

L'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle représente un enjeu majeur pour la compétitivité économique et touristique de Paris et de sa région. L'aéroport a accueilli en 2015 plus de 45 millions de passagers hors correspondance aérienne, dont les deux tiers résident hors d'Ile-de-France. L'objectif du projet est d'être attractif notamment auprès des touristes étrangers et des voyageurs d'affaires par le temps de parcours et la lisibilité de son offre et de renforcer ainsi l'attractivité de la métropole de Paris.

En créant les conditions idéales pour l'accès des passagers aériens, le projet CDG Express doit participer à l'image positive de la capitale à l'international.

### **Un projet qui œuvre au développement durable**

Le dossier d'enquête publique précise les impacts de l'opération, en établissant que les avantages du projet l'emportent sur les inconvénients. En effet, le projet, par son choix de tracé, permet, dès sa conception, de limiter son empreinte environnementale puisqu'il s'implante à 75 % sur des voies ferrées existantes, tout en favorisant un report vers le mode ferroviaire plus respectueux de l'environnement.

Le projet permet de limiter les nuisances routières. Actuellement, 56 % des déplacements entre l'agglomération parisienne et l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle s'effectuent en voitures (taxis ou véhicules particuliers). Cette prédominance du mode routier est source d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux, d'autant plus que les axes concernés (en particulier les autoroutes A1 et A3) sont fortement congestionnés. La réalisation du projet permet donc de contribuer à la politique de développement durable en permettant aux voyageurs aériens de choisir, grâce au niveau de service atteint, un mode de transport collectif plus respectueux de l'environnement, à la place du mode routier. La réduction de trafic routier résultante doit ainsi participer à l'amélioration des conditions de circulation sur les autoroutes A1 et A3, diminuer l'insécurité routière, contribuer à la réduction des nuisances sonores engendrées par la circulation aux abords des infrastructures routières et réduire les émissions de polluants locaux et de CO<sub>2</sub>.

### **Un projet qui conforte le RER B dans sa vocation de transport collectif urbain.**

Le transport des voyageurs aériens par le RER B est aujourd'hui de plus en plus difficile à concilier avec la principale vocation du RER B qui est d'assurer les déplacements des franciliens notamment pour motif domicile-travail.

En proposant un service adapté aux passagers aériens de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle, souvent munis de bagages, CDG Express contribuera à améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens qui utilisent le RER B. La séparation des flux rendra de l'espace, tant au niveau des quais que des trains, aux usagers quotidiens du RER B. Parallèlement, grâce à la forte différenciation des deux services, le projet CDG Express contribue à redonner au RER B sa vocation de service régional francilien de transports, assurant la desserte de Paris et de sa banlieue, et affirmée par le projet RER B Nord+.

## **Un projet utile à la collectivité au sens socio-économique**

Le bilan socio-économique réalisé conformément à la réglementation en vigueur en matière d'évaluation de projet, présente une valeur actualisée nette socio-économique positive supérieure à 1,5 milliards d'euros, ce qui démontre l'intérêt économique du projet pour l'ensemble de la collectivité.

Cette évaluation a été réalisée dans une démarche prudente avec des prévisions de trafic sécurisées (niveau de confiance de 80%) et avec un taux d'actualisation de 4,5% (taux retenu pour les projets dits « risqués »). Les différents tests de sensibilité menés confirment la robustesse de l'évaluation et l'intérêt socio-économique du projet.

Ainsi le projet est rentable du point de vue socio-économique : son impact est donc positif pour la collectivité.

### **3. SUITES APPORTÉES AU PROJET À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

La commission d'enquête a rendu ses conclusions le 29 septembre 2016 sur l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative du projet de réalisation de la liaison ferroviaire directe Charles de Gaulle Express (CDG Express) entre Paris (gare de l'Est) et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle (gare CDG 2)

La commission d'enquête a apprécié l'utilité publique du projet, en vérifiant, selon la théorie dite « du bilan », si le projet CDG Express est d'intérêt général et si les avantages de l'opération l'emportent sur les inconvénients en tenant compte de l'ensemble des intérêts publics et privés. Elle indique notamment dans ses conclusions que « l'intérêt général du projet de liaison ferroviaire entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport Paris Charles de Gaulle n'est pas douteux : il s'agit d'une opération d'infrastructure ferroviaire structurante, répondant à une multiplicité de besoins de mobilité et elle contribue à la création d'un ensemble cohérent et complémentaire de moyens de transport »<sup>1</sup>.

Elle a émis un **avis favorable** assorti de deux réserves et de trois recommandations.

**Les réserves et la recommandation émises, ainsi que leur prise en compte dans le projet, sont les suivantes :**

#### **Réserve n°1**

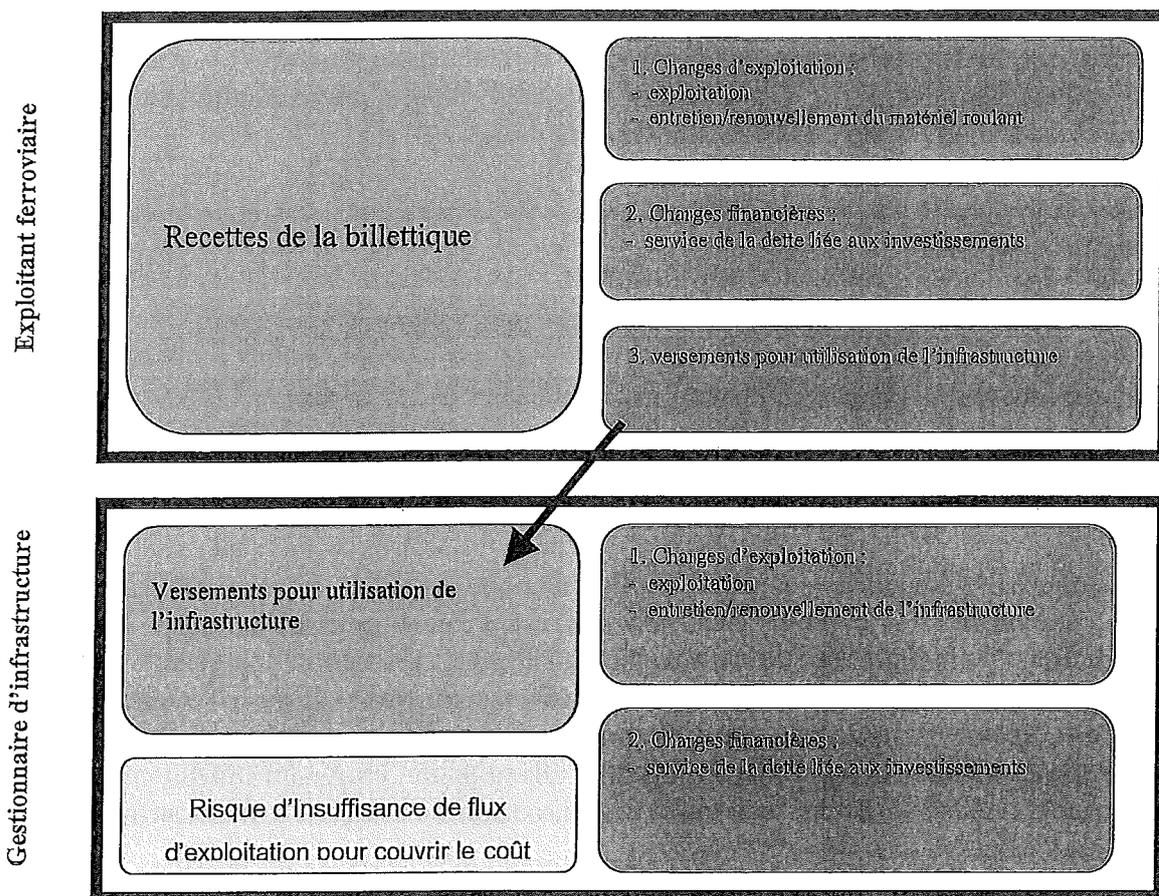
*« Établir un plan de financement avec répartition chiffrée selon les modalités prévues (acteurs, nature et montants) ».*

**Le plan de financement du projet CDG Express** présenté dans le dossier d'enquête publique prévoit que, pour faire face aux coûts d'exploitation et aux coûts financiers liés aux investissements, l'exploitant ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure bénéficient des recettes issues de la billetterie (cf. schéma ci-dessous). Les résultats de la modélisation financière préliminaire réalisée en vue de la déclaration d'utilité publique modificative

---

<sup>1</sup> Conclusions du rapport de la commission d'enquête – 29 septembre 2016 – page 15.

indiquaient que les ressources financières tirées de la billettique pourraient toutefois ne pas être suffisantes pour assurer la viabilité économique et financière du projet. C'est pourquoi, il était précisé dans le dossier d'enquête que si les études financières de détail confirmaient ce besoin, il était prévu d'affecter au projet le produit d'une taxe dédiée, inscrite dans une loi de finances et prélevée sur les passagers aériens de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle, hors ceux en correspondance. Les recettes de celle-ci seraient alors affectées au gestionnaire d'infrastructure, en complément des ressources issues des versements d'utilisation de l'infrastructure acquittés par l'exploitant ferroviaire.



Source : dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative

Les études complémentaires menées depuis la phase d'enquête publique ont confirmé les principes du plan de financement du projet et la nécessité de la mise en place d'une taxe dédiée pour équilibrer les comptes du gestionnaire d'infrastructure. En conséquence, cette taxe a été créée dans la loi n°2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016 qui stipule :

- Cette taxe, due par les compagnies aériennes, est assise sur le nombre de passagers aériens à l'arrivée et au départ de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, hors les passagers en correspondance ;
- Les recettes recouvrées par l'administration française sont reversées au gestionnaire d'infrastructure ;

- Son entrée en vigueur est prévue au 1<sup>er</sup> avril 2024, à la mise en service prévisionnelle du CDG Express et sous réserve de l'accord de la Commission européenne sur la compatibilité de la taxe avec le Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne en matière d'aides d'État ;
- Le tarif de la taxe est plafonné à 1,4 €/passager.

**S'agissant du gestionnaire d'infrastructure** et dans ce contexte, SNCF Réseau et Aéroport de Paris ont travaillé avec l'État en vue de l'élaboration d'un plan de financement de la société filiale qui lui permette d'accomplir sa mission de financement de l'infrastructure, conformément à l'article L2111-3 du code des transports. Ce plan devra être finalisé avant la signature du contrat de concession, prévue en 2017. Compte tenu des études complémentaires menées depuis la phase d'enquête publique, le plan de financement envisagé repose sur les dispositions exposées ci-après. Il couvre les coûts à supporter en phase de construction (2017 à 2023) pour un montant global estimé à ce stade à 2,1 Mds€ (euros courants). Ce montant correspond à la réalisation de l'infrastructure pour un coût estimatif précisé dans le dossier d'enquête de 1,4 Mds€ (conditions économiques de 2014) soit environ 1,8 Mds€ en euros courants incluant des provisions pour aléas tenant compte notamment des conditions de réalisation des travaux, auxquels s'ajoutent environ 0,3 Mds€ de frais financiers et de gestion de la société :

- Aéroport de Paris et SNCF Réseau participent à parts égales en fonds propres à la société pour un montant d'environ 0,2 Mds€ (euros courants) chacun. Cette participation pourra être adaptée si un tiers investisseur entre au capital de la société de projet, conformément au dispositif prévu à l'article L 2111-3 du Code des transports, SNCF Réseau et Aéroports de Paris restant majoritaires. A ce jour, il est ainsi envisagé que la Caisse des Dépôts et Consignations entre au capital de la société ; les participations en fonds propres seraient alors réparties à parts égales entre les trois actionnaires. Les participations en fonds propres pourront également être ajustées en fonction de l'avancée des études techniques et des conditions bancaires obtenues. Elles seront soumises aux instances de gouvernance de chaque futur actionnaire de la société filiale.
- Le complément (environ 1,7 Mds€ courants soit de l'ordre de 80 % du plan de financement) sera obtenu par emprunt auprès d'établissements financiers publics ou privés.

Il est précisé que les études complémentaires menées depuis la phase d'enquête publique ont finalement conduit à prévoir que l'État apporte des garanties sur les emprunts contractés par la société de projet. Cette garantie, sous forme de cession Dailly acceptée, apparaît en effet nécessaire pour permettre la levée de plus d'un milliards d'euros d'emprunt dans un contexte où l'aversion au risque des prêteurs sur les projets d'infrastructure ferroviaire apparaît particulièrement forte.

**S'agissant de l'exploitant ferroviaire**, conformément à l'article L2111-3-1 du code des transports modifié par la loi n° 2016-1887 du 28 décembre 2016 relative à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, il revient à l'État de le désigner après une procédure d'appel d'offres. L'exploitant devra élaborer le plan de financement des investissements qui lui incombent (principalement le matériel roulant et éventuellement le site de remisage et de maintenance). Ce plan sera finalisé lors de la désignation de l'exploitant, prévue en 2019. A ce stade, et compte tenu des études complémentaires menées depuis la

phase d'enquête publique, le plan de financement repose sur les dispositions précisées ci-après. Il couvre les coûts d'investissement, et les frais financiers à assurer préalablement à la mise en exploitation du service (2019-2023) pour un montant global estimé à environ 300 M€ (euros courant) :

- Exploitant : participation en fonds propres pour un montant d'environ 50 M€.
- Le complément (environ 250 M€ courants) sera obtenu par emprunt auprès d'établissements financiers publics ou privés.

Le montant global à financer sera adapté en fonction des investissements définitifs qui seront définis par l'exploitant retenu. La proportion de fonds propres et d'emprunts pourra également être amenée à évoluer en fonction des résultats de l'appel d'offres.

Compte tenu du montage retenu et au stade d'avancement du projet, le plan de financement est donc ainsi précisé pour la phase d'investissement (acteurs, nature et montants). Pour la phase postérieure à la mise en service de la liaison, le plan de financement du projet basé sur la billetterie complétée du produit de la taxe permettra le remboursement des investissements.

## **Réserve 2**

*« Établir une grille de circulation confirmant l'absence d'impact sur le fonctionnement des lignes existantes, RER B et lignes K et H du Transilien ».*

Le projet CDG Express a retenu, en concertation avec le STIF, d'établir des modalités d'exploitation ne présentant pas d'impact sur le fonctionnement du RER B, des lignes K et H du Transilien.

En mode normal, c'est-à-dire lorsque les trains circulent à l'horaire prévu ou avec des aléas faibles, le CDG Express est sans impact sur les circulations du RER B, des lignes K et H. Le RER B circule sur ses voies propres ; la ligne de Transilien H ne partage pas de voies avec le CDG Express. La fréquence de la ligne de Transilien K (au plus 3 par heure) ainsi que celle des TER Paris-Laon (au plus 1 par heure) qui partagent les mêmes voies, permettent au CDG Express de s'insérer sans perturbation. Les grilles de circulation jointes en annexe présentent ainsi les horaires du RER B, des lignes K et H, du TER Paris-Laon et du CDG Express, sur la base des horaires de semaine de 2017 - ces grilles sont susceptibles d'évoluer d'ici à la mise en service du CDG Express en 2023. Le nombre de circulations du RER B, du Transilien K et du Transilien H n'est pas modifié : 551 RER B ; 37 Transilien K ; 424 Transilien H par jour de semaine (passages à la gare du Nord). Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique concernant la gare Aéroport Charles de Gaulle 2, l'arrivée du CdG Express aura pour conséquence, entre 21h30 et 22h30, de limiter à la gare Aéroport Charles de Gaulle 1 quatre dessertes sur huit en provenance de Paris, compte tenu des contraintes d'exploitation de la ligne et de la suppression des voies d'arrière gare du RERB à Charles de Gaulle 2 et de leur reconstitution entre les arrêts Parc des expositions et Charles de Gaulle 1. Cette évolution concerne environ 100 passagers par jour qui pourront alors soit attendre le RER B suivant (7 min) soit utiliser CDG val avec une fréquence toutes les quatre minutes, en correspondance en gare Aéroport Charles de Gaulle 1. Cette évolution est donc sans incidence sur la desserte des autres arrêts du RER B. Les grilles confirment ainsi l'absence d'impact du CDG Express sur le fonctionnement des lignes citées.

Par ailleurs, dans un système ferroviaire nécessairement soumis à aléas, lorsque les voies ferrées sont partagées entre plusieurs types de circulation, il est impossible de garantir

l'absence de perturbation quelles que soient les circonstances. Même si tout est fait pour limiter les incidents, un train peut toujours tomber en panne ou un signal d'alarme être tiré, ayant inévitablement des répercussions sur les trains circulant sur les mêmes voies. Ainsi, entre La Plaine Stade-de-France et Mitry-Claye, lorsque la situation est fortement perturbée suite à un incident de cette nature sur les voies du RER B, les trains du RER sont susceptibles de basculer sur les voies utilisées par le Transilien K/CDG Express. Inversement, lorsque la situation est fortement perturbée suite à un incident de cette nature sur les voies du Transilien K/CDG Express, les trains sont susceptibles de basculer sur les voies du RER B ou les voyageurs sont invités à utiliser le RER. Ces manœuvres de basculement permettent de maintenir un maximum de circulations au service du voyageur et concernent aujourd'hui moins de 2 % des trains du RER B et moins de 1 % des trains de la ligne K. Les basculements de voie et les correspondances RERB/ligne K resteront possibles après l'arrivée du CDG Express.

Pour tenir compte des nouvelles lignes de transport en projet et afin de renforcer la robustesse et la résilience des circulations existantes en cas de forte perturbation, plusieurs investissements seront réalisés sur les voies dédiées du RER visant à offrir des alternatives aux basculements de voies tout en offrant une correspondance pour davantage de voyageurs. Des études complémentaires ont été menées, en concertation avec le STIF, et les exploitants de la ligne afin de définir la nature de ces investissements. Il est ainsi prévu d'installer des aiguillages supplémentaires permettant des retournements aux gares de La Plaine Stade-de-France et Aulnay-sous-Bois, en correspondance avec la ligne 15 du Grand Paris Express et les Tram T4 et T8. Ils viendront compléter les installations de retournement prévues au Bourget dans le cadre du schéma directeur du RER B, en correspondance avec les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express ainsi que le Tram T11. Ces installations permettront aux RER B de faire demi-tour vers le sud et vers le nord, en cas d'incidents bloquant la voie, tout en laissant la possibilité de maintenir des circulations RER B / Transilien K / TER Paris-Laon.

Ainsi, tant en mode normal qu'en situation de forte perturbation, le CDG Express sera sans impact sur le fonctionnement du RER B, du Transilien K et du Transilien H. Les modalités d'utilisation de ces infrastructures, la gestion des situations fortement perturbées comme les modalités de partage des capacités restantes lorsqu'un incident rend inutilisable une voie ferrée pour le RER B, le transilien K et le CDG Express font l'objet d'études complémentaires et de concertations avec le STIF dans la perspective d'établir une convention de gestion des situations perturbées visant à maintenir les objectifs de ponctualité voyageurs des lignes B et K.

## **Recommandations**

### **Recommandation n° 1 :**

*« Pendant la phase travaux la commission d'enquête demande :*

- 1. Qu'il y ait un responsable, sur chacun des chantiers, auquel pourra s'adresser le public pour tout problème qui pourrait se présenter quelle que soit l'entreprise impliquée.*
- 2. Une gestion environnementale exemplaire, la société en charge de l'infrastructure doit l'imposer à ses cocontractants par un cahier des charges strict.*
- 3. Que le pétitionnaire s'engage à vérifier continuellement les mesures visant à supprimer, réduire ou compenser les nuisances qui pourraient être occasionnées ».*

Le maître d'ouvrage s'engage à prendre en compte ces trois recommandations qui se traduiront par des obligations contractuelles de la société de projet en charge de la conception et de la réalisation de l'infrastructure.

### **Recommandation n° 2 :**

*« Pour conforter l'acceptabilité du projet :*

*La commission d'enquête note les propositions du maître d'ouvrage, dialogue et information des élus et de la population, et demande leur concrétisation pour assurer une information continue et de qualité sur le projet jusqu'à la mise en service de la ligne ».*

Le maître d'ouvrage s'engage à dialoguer et informer les élus de la Région, des départements et des communes concernés et la population pendant la durée du projet.

Ces échanges permettront en particulier de :

- préciser, en lien avec les communes, les modalités d'intervention pendant les phases chantier
- associer les territoires traversés à l'occasion des enquêtes publiques nécessaires à l'obtention des autorisations administratives, notamment l'autorisation environnementale unique
- assurer une information continue sur le projet jusqu'à la mise en service de la ligne CDG Express

Ces échanges permettront notamment avec les collectivités traversées de mener une approche concertée sur les mesures acoustiques à mettre en œuvre.

Les modalités précises liées au dispositif d'information continue de la population pendant la phase chantier seront définies ultérieurement et intégreront des outils permanents d'échange et d'information aux abords du chantier ou par voie électronique.

### **Recommandation n° 3 :**

*« Pour favoriser les interconnexions :*

*Pour la commission d'enquête la liaison piétonne souterraine est indispensable entre les gares du Nord, de l'Est et Magenta pour assurer l'efficacité de la liaison CDG Express avec les diverses connexions possibles des transports franciliens et des TGV. L'installation d'un tapis roulant est inéluctable pour la mise en service du CDG Express et ceci quel qu'en soit le financeur consortium ou STIF ».*

Le maître d'ouvrage partage l'intérêt de la commission pour la liaison piétonne prévue entre les gares du Nord, de l'Est et Magenta. Aussi, il continuera à suivre ce projet inscrit au contrat de plan État-Région 2015-2020, sous pilotage du STIF qui a délibéré favorablement sur cette liaison le 7 octobre 2015 et qui a engagé la concertation préalable sur le projet en février 2017.

Au vu de ces considérations, **l'utilité publique du projet** de réalisation de la liaison ferroviaire directe Charles de Gaulle Express entre Paris et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle **est confirmée.**

*PJ : Annexe à la levée de réserve n°2 – grilles de circulation*

# Annexe 2-2

## Motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet – grilles de circulation

En mode normal, c'est-à-dire lorsque les trains circulent à l'horaire prévu ou avec des aléas faibles, le CDG Express est sans impact sur les circulations du RER B, des lignes K et H. Cette annexe présente les grilles horaires prenant en compte les circulations du CDG Express. Ces grilles sont basées sur les circulations des RERB, Transilien K et H lors d'un jour de semaine type de 2017, pendant lequel les circulations sont les plus denses en comparaison des périodes d'allègement des circulations lors des week-ends ou des vacances scolaires. Ces grilles sont susceptibles d'évoluer d'ici à la mise en service du CDG Express en 2023.

### RER B

La grille horaire dans les deux sens du RERB n'est pas modifiée, à l'exception de 4 arrêts à CDG2 supprimés entre 21h30 et 22h30. La desserte de CDG2 reste assurée par une correspondance avec le CDGVAl ou par le RER B suivant.

### Circulation un jour de semaine type sens vers Mitry-Claye / Aéroport.

grille inchangée non reproduite

Station	5:00	19:30	19:50	20:06	20:21	20:36	20:51	21:06	21:21	21:36	21:51	22:06	22:51	0:21	
Robinson	19:41	19:50	20:06	20:21	20:36	20:51	21:06	21:21	21:36	21:51	22:06	22:51	0:21		
Fonfomy aux Rosas	19:41	19:50	20:06	20:21	20:36	20:51	21:06	21:21	21:36	21:51	22:06	22:51	0:21		
Seaux	19:43	19:55	20:10	20:25	20:40	20:55	21:10	21:25	21:40	21:55	22:10	22:55	0:25		
Saint-Rémy les Chevreuses	19:37	19:54	20:09	20:24	20:39	20:54	21:09	21:24	21:39	21:54	22:09	22:54	0:24		
Corchay-Vielles	19:30	19:56	20:11	20:26	20:41	20:56	21:11	21:26	21:41	21:56	22:11	22:56	0:26		
Champs-Vielles	19:33	19:59	20:14	20:29	20:44	20:59	21:14	21:29	21:44	21:59	22:14	22:59	0:29		
Le Haras	19:35	20:01	20:16	20:31	20:46	21:01	21:16	21:31	21:46	22:01	22:16	23:01	0:31		
Burns-sur-Vielles	19:37	20:03	20:18	20:33	20:48	21:03	21:18	21:33	21:48	22:03	22:18	23:03	0:33		
Orsay-Ville	19:39	19:59	20:19	20:39	20:59	21:19	21:39	21:59	22:19	22:39	22:59	0:39			
Le Guillalet	19:44	20:02	20:22	20:42	21:02	21:22	21:42	22:02	22:22	22:42	23:02	0:42			
Lozère	19:46	20:05	20:25	20:45	21:05	21:25	21:45	22:05	22:25	22:45	23:05	0:45			
Palaiseau Villebon	19:48	20:08	20:28	20:48	21:08	21:28	21:48	22:08	22:28	22:48	23:08	0:48			
Palaiseau	19:50	20:11	20:31	20:51	21:11	21:31	21:51	22:11	22:31	22:51	0:51				
Massy-Palaiseau	19:52	20:13	20:33	20:53	21:13	21:33	21:53	22:13	22:33	22:53	0:53				
Massy-Verrettes	19:54	20:16	20:36	20:56	21:16	21:36	21:56	22:16	22:36	22:56	0:56				
Les Bécornets	19:55	20:18	20:38	20:58	21:18	21:38	21:58	22:18	22:38	22:58	0:58				
Fontaine-Michalon	19:42	19:49	20:01	20:11	20:25	20:40	20:55	21:10	21:25	21:40	21:55	22:10	22:55	0:08	
Antony	19:44	19:52	20:04	20:14	20:28	20:43	20:58	21:13	21:28	21:43	21:58	22:13	22:58	0:09	
Le Crès-de-Berny	19:46	19:50	20:02	20:15	20:22	20:45	20:52	21:15	21:22	21:45	21:52	22:15	22:52	0:11	
Le Pré-Saint-Gervais	19:48	19:54	20:06	20:18	20:31	20:46	21:01	21:16	21:31	21:46	22:01	22:16	22:51	0:13	
Bourcelles	19:45	19:49	19:53	19:57	20:00	20:03	20:06	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	0:14
Bourcelles-Raire	19:45	19:49	19:53	19:57	20:00	20:03	20:06	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	0:14
Bagnux	19:48	19:55	20:01	20:07	20:13	20:19	20:25	20:31	20:37	20:43	20:49	20:55	21:01	21:07	
Arceuil-Cochain	19:49	19:58	20:01	20:10	20:18	20:26	20:34	20:42	20:50	20:58	21:06	21:14	21:22	21:30	
Laplace	19:51	19:58	20:03	20:10	20:18	20:24	20:31	20:38	20:45	20:52	20:59	21:06	21:13	21:20	
Gentilly	19:53	19:56	20:02	20:08	20:14	20:20	20:26	20:32	20:38	20:44	20:50	20:56	21:02	21:08	
Cité Universitaire	19:54	19:57	20:00	20:03	20:06	20:10	20:14	20:18	20:22	20:26	20:30	20:34	20:38	20:42	
Port Royal	19:57	20:00	20:03	20:06	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	20:30	20:33	20:36	
Dentelles-Rochereau	19:57	20:00	20:03	20:06	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	20:30	20:33	20:36	
Luxembourg	19:59	20:02	20:05	20:08	20:11	20:14	20:17	20:20	20:23	20:26	20:29	20:32	20:35	20:38	
Saint-Michel Notre-Dame	20:00	20:03	20:06	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	20:30	20:33	20:36	20:39	
Châtillon-les Halles	20:03	20:06	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	20:30	20:33	20:36	20:39	20:42	
Châtillon-les Halles	20:05	20:08	20:11	20:14	20:17	20:20	20:23	20:26	20:29	20:32	20:35	20:38	20:41	20:44	
La Courneuve	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	20:30	20:33	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	
La Courneuve-Adrienvilliers	20:11	20:14	20:17	20:20	20:23	20:26	20:29	20:32	20:35	20:38	20:41	20:44	20:47	20:50	
Le Bourget	20:16	20:19	20:22	20:25	20:28	20:31	20:34	20:37	20:40	20:43	20:46	20:49	20:52	20:55	
Drancy	20:22	20:25	20:28	20:31	20:34	20:37	20:40	20:43	20:46	20:49	20:52	20:55	20:58	21:01	
Blanc-Mesnil	20:24	20:27	20:30	20:33	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	20:51	20:54	20:57	21:00	21:03	
Aulnay-sous-Bois	20:27	20:30	20:33	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	20:51	20:54	20:57	21:00	21:03	21:06	
Sévran-Livry	20:30	20:33	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	20:51	20:54	20:57	21:00	21:03	21:06	21:09	
Vert-gaillard	20:33	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	20:51	20:54	20:57	21:00	21:03	21:06	21:09	21:12	
Villiers-Patis	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	20:51	20:54	20:57	21:00	21:03	21:06	21:09	21:12	21:15	
V. Mitry-Claye	20:40	20:46	20:52	21:02	21:12	21:22	21:32	21:42	21:52	22:02	22:12	22:22	22:32	22:42	
Sévran-Beaudottes	20:33	20:39	20:45	20:51	21:01	21:11	21:21	21:31	21:41	21:51	22:01	22:11	22:21	22:31	
Villepreite	20:35	20:41	20:47	20:53	21:03	21:13	21:23	21:33	21:43	21:53	22:03	22:13	22:23	22:33	
Parc des expositions	20:38	20:44	20:50	20:56	21:06	21:16	21:26	21:36	21:46	21:56	22:06	22:16	22:26	22:36	
Aéroport Charles de Gaulle 1	20:43	20:49	20:55	21:01	21:11	21:21	21:31	21:41	21:51	22:01	22:11	22:21	22:31	22:41	
Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV	20:48	20:54	21:00	21:06	21:16	21:26	21:36	21:46	21:56	22:06	22:16	22:26	22:36	22:46	
	5:06	19:45	19:49	19:53	19:57	20:00	20:03	20:06	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	
	5:08	19:48	19:55	20:01	20:07	20:13	20:19	20:25	20:31	20:37	20:43	20:49	20:55	21:01	
	5:10	19:51	19:54	20:03	20:09	20:15	20:21	20:27	20:33	20:39	20:45	20:51	20:57	21:03	
	5:13	19:53	19:56	20:02	20:08	20:14	20:20	20:26	20:32	20:38	20:44	20:50	20:56	21:02	
	5:15	19:54	19:57	20:00	20:03	20:06	20:10	20:14	20:18	20:22	20:26	20:30	20:34	20:38	
	5:18	19:57	20:00	20:03	20:06	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	20:30	20:33	
	5:20	19:59	20:02	20:05	20:08	20:11	20:14	20:17	20:20	20:23	20:26	20:29	20:32	20:35	
	5:22	20:00	20:03	20:06	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	20:30	20:33	20:36	
	5:24	20:03	20:06	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	20:30	20:33	20:36	20:39	
	5:26	20:05	20:08	20:11	20:14	20:17	20:20	20:23	20:26	20:29	20:32	20:35	20:38	20:41	
	5:28	20:09	20:12	20:15	20:18	20:21	20:24	20:27	20:30	20:33	20:36	20:39	20:42	20:45	
	5:30	20:13	20:16	20:19	20:22	20:25	20:28	20:31	20:34	20:37	20:40	20:43	20:46	20:49	
	5:31	20:16	20:19	20:22	20:25	20:28	20:31	20:34	20:37	20:40	20:43	20:46	20:49	20:52	
	5:33	20:22	20:25	20:28	20:31	20:34	20:37	20:40	20:43	20:46	20:49	20:52	20:55	20:58	
	5:34	20:24	20:27	20:30	20:33	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	20:51	20:54	20:57	21:00	
	5:36	20:27	20:30	20:33	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	20:51	20:54	20:57	21:00	21:03	
	5:38	20:30	20:33	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	20:51	20:54	20:57	21:00	21:03	21:06	
	5:40	20:33	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	20:51	20:54	20:57	21:00	21:03	21:06	21:09	
	5:42	20:36	20:39	20:42	20:45	20:48	20:51	20:54	20:57	21:00	21:03	21:06	21:09	21:12	
	5:44	20:40	20:46	20:52	21:02	21:12	21:22	21:32	21:42	21:52	22:02	22:12	22:22	22:32	
	5:46	20:43	20:49	20:55	21:01	21:11	21:21	21:31	21:41	21:51	22:01	22:11	22:21	22:31	
	5:48	20:48	20:54	21:00	21:06	21:16	21:26	21:36							

Circulation un jour de semaine type sens vers Robinson / Saint Rémy les Chevreuses. Grille inchangée.

Grille inchangée non reproducible

4:50	4:53	4:56	4:59	5:02	5:05	5:08	5:11	5:14	5:17	5:20	5:23	5:26	5:29	5:32	5:35	5:38	5:41	5:44	5:47	5:50	5:53	5:56	5:59	6:02	6:05	6:08	6:11	6:14	6:17	6:20	6:23	6:26	6:29	6:32	6:35	6:38	6:41	6:44	6:47	6:50	6:53	6:56	6:59	7:02	7:05	7:08	7:11	7:14	7:17	7:20	7:23	7:26	7:29	7:32	7:35	7:38	7:41	7:44	7:47	7:50	7:53	7:56	7:59	8:02	8:05	8:08	8:11	8:14	8:17	8:20	8:23	8:26	8:29	8:32	8:35	8:38	8:41	8:44	8:47	8:50	8:53	8:56	8:59	9:02	9:05	9:08	9:11	9:14	9:17	9:20	9:23	9:26	9:29	9:32	9:35	9:38	9:41	9:44	9:47	9:50	9:53	9:56	9:59	10:02	10:05	10:08	10:11	10:14	10:17	10:20	10:23	10:26	10:29	10:32	10:35	10:38	10:41	10:44	10:47	10:50	10:53	10:56	10:59	11:02	11:05	11:08	11:11	11:14	11:17	11:20	11:23	11:26	11:29	11:32	11:35	11:38	11:41	11:44	11:47	11:50	11:53	11:56	11:59	12:02	12:05	12:08	12:11	12:14	12:17	12:20	12:23	12:26	12:29	12:32	12:35	12:38	12:41	12:44	12:47	12:50	12:53	12:56	12:59	13:02	13:05	13:08	13:11	13:14	13:17	13:20	13:23	13:26	13:29	13:32	13:35	13:38	13:41	13:44	13:47	13:50	13:53	13:56	13:59	14:02	14:05	14:08	14:11	14:14	14:17	14:20	14:23	14:26	14:29	14:32	14:35	14:38	14:41	14:44	14:47	14:50	14:53	14:56	14:59	15:02	15:05	15:08	15:11	15:14	15:17	15:20	15:23	15:26	15:29	15:32	15:35	15:38	15:41	15:44	15:47	15:50	15:53	15:56	15:59	16:02	16:05	16:08	16:11	16:14	16:17	16:20	16:23	16:26	16:29	16:32	16:35	16:38	16:41	16:44	16:47	16:50	16:53	16:56	16:59	17:02	17:05	17:08	17:11	17:14	17:17	17:20	17:23	17:26	17:29	17:32	17:35	17:38	17:41	17:44	17:47	17:50	17:53	17:56	17:59	18:02	18:05	18:08	18:11	18:14	18:17	18:20	18:23	18:26	18:29	18:32	18:35	18:38	18:41	18:44	18:47	18:50	18:53	18:56	18:59	19:02	19:05	19:08	19:11	19:14	19:17	19:20	19:23	19:26	19:29	19:32	19:35	19:38	19:41	19:44	19:47	19:50	19:53	19:56	19:59	20:02	20:05	20:08	20:11	20:14	20:17	20:20	20:23	20:26	20:29	20:32	20:35	20:38	20:41	20:44	20:47	20:50	20:53	20:56	20:59	21:02	21:05	21:08	21:11	21:14	21:17	21:20	21:23	21:26	21:29	21:32	21:35	21:38	21:41	21:44	21:47	21:50	21:53	21:56	21:59	22:02	22:05	22:08	22:11	22:14	22:17	22:20	22:23	22:26	22:29	22:32	22:35	22:38	22:41	22:44	22:47	22:50	22:53	22:56	22:59	23:02	23:05	23:08	23:11	23:14	23:17	23:20	23:23	23:26	23:29	23:32	23:35	23:38	23:41	23:44	23:47	23:50	23:53	23:56	23:59	24:02	24:05	24:08	24:11	24:14	24:17	24:20	24:23	24:26	24:29	24:32	24:35	24:38	24:41	24:44	24:47	24:50	24:53	24:56	24:59	25:02	25:05	25:08	25:11	25:14	25:17	25:20	25:23	25:26	25:29	25:32	25:35	25:38	25:41	25:44	25:47	25:50	25:53	25:56	25:59	26:02	26:05	26:08	26:11	26:14	26:17	26:20	26:23	26:26	26:29	26:32	26:35	26:38	26:41	26:44	26:47	26:50	26:53	26:56	26:59	27:02	27:05	27:08	27:11	27:14	27:17	27:20	27:23	27:26	27:29	27:32	27:35	27:38	27:41	27:44	27:47	27:50	27:53	27:56	27:59	28:02	28:05	28:08	28:11	28:14	28:17	28:20	28:23	28:26	28:29	28:32	28:35	28:38	28:41	28:44	28:47	28:50	28:53	28:56	28:59	29:02	29:05	29:08	29:11	29:14	29:17	29:20	29:23	29:26	29:29	29:32	29:35	29:38	29:41	29:44	29:47	29:50	29:53	29:56	29:59	30:02	30:05	30:08	30:11	30:14	30:17	30:20	30:23	30:26	30:29	30:32	30:35	30:38	30:41	30:44	30:47	30:50	30:53	30:56	30:59	31:02	31:05	31:08	31:11	31:14	31:17	31:20	31:23	31:26	31:29	31:32	31:35	31:38	31:41	31:44	31:47	31:50	31:53	31:56	31:59	32:02	32:05	32:08	32:11	32:14	32:17	32:20	32:23	32:26	32:29	32:32	32:35	32:38	32:41	32:44	32:47	32:50	32:53	32:56	32:59	33:02	33:05	33:08	33:11	33:14	33:17	33:20	33:23	33:26	33:29	33:32	33:35	33:38	33:41	33:44	33:47	33:50	33:53	33:56	33:59	34:02	34:05	34:08	34:11	34:14	34:17	34:20	34:23	34:26	34:29	34:32	34:35	34:38	34:41	34:44	34:47	34:50	34:53	34:56	34:59	35:02	35:05	35:08	35:11	35:14	35:17	35:20	35:23	35:26	35:29	35:32	35:35	35:38	35:41	35:44	35:47	35:50	35:53	35:56	35:59	36:02	36:05	36:08	36:11	36:14	36:17	36:20	36:23	36:26	36:29	36:32	36:35	36:38	36:41	36:44	36:47	36:50	36:53	36:56	36:59	37:02	37:05	37:08	37:11	37:14	37:17	37:20	37:23	37:26	37:29	37:32	37:35	37:38	37:41	37:44	37:47	37:50	37:53	37:56	37:59	38:02	38:05	38:08	38:11	38:14	38:17	38:20	38:23	38:26	38:29	38:32	38:35	38:38	38:41	38:44	38:47	38:50	38:53	38:56	38:59	39:02	39:05	39:08	39:11	39:14	39:17	39:20	39:23	39:26	39:29	39:32	39:35	39:38	39:41	39:44	39:47	39:50	39:53	39:56	39:59	40:02	40:05	40:08	40:11	40:14	40:17	40:20	40:23	40:26	40:29	40:32	40:35	40:38	40:41	40:44	40:47	40:50	40:53	40:56	40:59	41:02	41:05	41:08	41:11	41:14	41:17	41:20	41:23	41:26	41:29	41:32	41:35	41:38	41:41	41:44	41:47	41:50	41:53	41:56	41:59	42:02	42:05	42:08	42:11	42:14	42:17	42:20	42:23	42:26	42:29	42:32	42:35	42:38	42:41	42:44	42:47	42:50	42:53	42:56	42:59	43:02	43:05	43:08	43:11	43:14	43:17	43:20	43:23	43:26	43:29	43:32	43:35	43:38	43:41	43:44	43:47	43:50	43:53	43:56	43:59	44:02	44:05	44:08	44:11	44:14	44:17	44:20	44:23	44:26	44:29	44:32	44:35	44:38	44:41	44:44	44:47	44:50	44:53	44:56	44:59	45:02	45:05	45:08	45:11	45:14	45:17	45:20	45:23	45:26	45:29	45:32	45:35	45:38	45:41	45:44	45:47	45:50	45:53	45:56	45:59	46:02	46:05	46:08	46:11	46:14	46:17	46:20	46:23	46:26	46:29	46:32	46:35	46:38	46:41	46:44	46:47	46:50	46:53	46:56	46:59	47:02	47:05	47:08	47:11	47:14	47:17	47:20	47:23	47:26	47:29	47:32	47:35	47:38	47:41	47:44	47:47	47:50	47:53	47:56	47:59	48:02	48:05	48:08	48:11	48:14	48:17	48:20	48:23	48:26	48:29	48:32	48:35	48:38	48:41	48:44	48:47	48:50	48:53	48:56	48:59	49:02	49:05	49:08	49:11	49:14	49:17	49:20	49:23	49:26	49:29	49:32	49:35	49:38	49:41	49:44	49:47	49:50	49:53	49:56	49:59	50:02	50:05	50:08	50:11	50:14	50:17	50:20	50:23	50:26	50:29	50:32	50:35	50:38	50:41	50:44	50:47	50:50	50:53	50:56	50:59	51:02	51:05	51:08	51:11	51:14	51:17	51:20	51:23	51:26	51:29	51:32	51:35	51:38	51:41	51:44	51:47	51:50	51:53	51:56	51:59	52:02	52:05	52:08	52:11	52:14	52:17	52:20	52:23	52:26	52:29	52:32	52:35	52:38	52:41	52:44	52:47	52:50	52:53	52:56	52:59	53:02	53:05	53:08	53:11	53:14	53:17	53:20	53:23	53:26	53:29	53:32	53:35	53:38	53:41	53:44	53:47	53:50	53:53	53:56	53:59	54:02	54:05	54:08	54:11	54:14	54:17	54:20	54:23	54:26	54:29	54:32	54:35	54:38	54:41	54:44	54:47	54:50	54:53	54:56	54:59	55:02	55:05	55:08	55:11	55:14	55:17	55:20	55:23	55:26	55:29	55:32	55:35	55:38	55:41	55:44	55:47	55:50	55:53	55:56	55:59	56:02	56:05	56:08	56:11	56:14	56:17	56:20	56:23	56:26	56:29	56:32	56:35	56:38	56:41	56:44	56:47	56:50	56:53	56:56	56:59	57:02	57:05	57:08	57:11	57:14	57:17	57:20	57:23	57:26	57:29	57:32	57:35	57:38	57:41	57:44	57:47	57:50	57:53	57:56	57:59	58:02	58:05	58:08	58:11	58:14	58:17	58:20	58:23	58:26	58:29	58:32	58:35	58:38	58:41	58:44	58:47	58:50	58:53	58:56	58:59	59:02	59:05	59:08	59:11	59:14	59:17	59:20	59:23	59:26	59:29	59:32	59:35	59:38	59:41	59:44	59:47	59:50	59:53	59:56	59:59	60:02	60:05	60:08	60:11	60:14	60:17	60:20	60:23	60:26	60:29	60:32	60:35	60:38	60:41	60:44	60:47	60:50	60:53
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



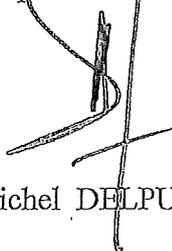




**Document évoquant les mesures  
destinées à éviter, réduire et compenser  
les effets négatifs notables du projet sur l'environnement**

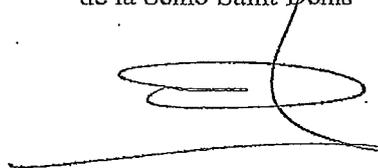
Vu pour être annexé à l'arrêté du : **31 MARS 2017**

Le préfet de la région  
d'Ile-de-France,  
préfet de Paris



Michel DELPUECH

Le préfet  
de la Seine-Saint-Denis



Pierre-André DURAND

Le préfet  
de Seine-et-Marne



Jean-Luc MARX

**Annexe 3**  
**Mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et modalités de suivi associées**  
**(Article R.122-14 du code de l'environnement)**

Conformément à l'article R.122-14 du code de l'environnement, dans sa version applicable au projet, la présente annexe précise par thématique les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine. Elle précise également les modalités de suivi associées.

L'étude d'impact versée au dossier d'enquête publique ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux conclusions de la commission d'enquête présentent un ensemble d'action ou de mesures envisagées. Ces documents constituent des références pour les mesures à mettre en place conformément à l'article L. 122-1 et R. 122-4 du code de l'environnement.

La DUP modificative ne clôt pas le sujet des impacts sur l'environnement. En particulier, conformément aux procédures d'autorisation au titre du code de l'environnement, en application de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la maîtrise d'ouvrage déposera un dossier afin d'obtenir une autorisation environnementale unique. Ce dossier comprendra à ce titre une nouvelle étude d'impact sur l'environnement, qui inclura notamment :

- une étude acoustique complémentaire ;
- un bilan faune-flore complémentaire ;
- de nouvelles cartes prenant en compte la ligne 17.

Elle sera soumise à l'appréciation du public au cours d'une enquête publique, après avis de l'Autorité environnementale.

Ainsi les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine pourront, le cas échéant, être précisées ou complétées ultérieurement à la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative.

oOo

L'étude d'impact versée au dossier d'enquête publique a précisé les impacts du projet qui, par le choix du tracé, permet dès sa conception de limiter son empreinte environnementale, puisqu'il s'implante à 75% sur des voies ferrées existantes. En effet, le projet CDG Express se développe sur 32 kilomètres entre Paris (Gare de l'Est) et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (Gare de CDG2) :

- entre Paris (Gare de l'Est) et Mitry-Mory, le projet emprunte près de 24 kilomètres de voies existantes en passant par une section nouvelle d'environ 1 km sous la zone d'activité CAP 18 à la sortie de la gare de l'Est ;
- entre Mitry-Mory et l'aéroport Paris - CDG, le projet nécessite la création de 7 kilomètres de voies nouvelles, parallèles à la LGV d'interconnexion, en zone agricole et sous les pistes aéroportuaires.

En complément, pour éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, le maître d'ouvrage mettra en œuvre les mesures suivantes.

## **1. PAYSAGE**

L'impact paysager du projet est limité entre Paris et Mitry-Mory du fait de la ré-utilisation de voies existantes. Au sortir de la zone urbanisée l'aménagement de voies nouvelles se réalisera au sein d'espaces agricoles ouverts ou tout nouvel aménagement est susceptible d'être perceptible.

L'aménagement des voies de CDG Express au sein des emprises ferroviaires actuelles sera sans impact sur le paysage actuel de la ligne

Dans le secteur Chapelle-Charbon, le projet de parc urbain prévu par la Ville de Paris s'implantant en proximité du tracé de CDG Express, des mesures d'insertion sont étudiées en partenariat avec la Ville. Notamment, le maître d'ouvrage rendra possible le franchissement des voies CDG Express en prolongeant la couverture du souterrain au-delà de la zone d'activité CAP 18 sur une longueur utile aux piétons et à l'extension du parc. Depuis la rue de la Chapelle jusqu'à la rue d'Aubervilliers, la continuité du parc sera ainsi assurée.

Au niveau de la porte de la Chapelle, des études d'intégration urbaine des deux ponts de franchissement, réalisées en concertation avec la Ville de Paris, sont compatibles avec les projets d'aménagement de la Ville. Les deux ponts seront renouvelés afin d'assurer une insertion de qualité dans le paysage, de maîtriser les impacts acoustiques, et favoriser les circulations douces.

Entre Mitry-Mory et l'aéroport, la ligne nouvelle présente un impact minimisé du fait de l'implantation le long de la ligne à grande vitesse existante. Afin d'intégrer au mieux le projet dans son environnement, des plantations respectant le contexte paysager sont prévues aux abords et sur les talus ferroviaire.

Le coût de ces aménagements est intégré au coût global du projet.

## **2. BRUIT**

Le projet CDG Express est susceptible, du fait des nouvelles circulations ferroviaires engendrées, d'avoir un effet sur l'ambiance sonore. Pour remédier à ces impacts, le projet intègre la prise en charge de protections acoustiques, selon la réglementation en vigueur. En complément de ces mesures, le maître d'ouvrage a prévu une enveloppe de 15 millions d'euros pour traiter les « points noirs bruit » sur les infrastructures empruntées par la liaison.

Une étude acoustique complémentaire est planifiée en 2017 à l'issue des études d'avant-projet pour préciser l'état initial avant la réalisation du projet et le niveau sonore en situation de projet. Ces mesures du bruit permettront de définir en détail les éventuelles protections nécessaires. Les résultats seront portés à la connaissance du public en particulier dans le cadre des procédures administratives postérieures à la déclaration d'utilité publique modificative.

D'ores et déjà, plusieurs mesures sont intégrées dans les études techniques afin de réduire les impacts sonores au niveau des voies, par la mise en place de solutions réduisant les émissions :

- Longs rails soudés : réduit les niveaux d'émission de 3 dBA (décibels) par rapport à des rails courts classiquement utilisés il y a encore 30 ans ;
- Traverses béton monobloc : Le recours à des traverses en béton réduit également les niveaux d'émission de 3 dB(A) par rapport à des traverses en bois ;
- Traitement de points spécifiques notamment des tranchées couvertes (dispositifs anti-vibratile) ;
- Renouvellement des ouvrages de franchissement de la porte de La Chapelle (pose de voie sur ballast et de dispositifs d'absorption acoustique) ;
- Au niveau du matériel roulant de CDG Express qui sera retenu et qui devra respecter les normes concernant le bruit à l'émission des matériels roulants (normes européennes d'interopérabilité).

Si ces mesures sont insuffisantes, elles seront complétées au niveau des abords de la voie par :

- Des protections à la source : écrans acoustiques, panneaux absorbants ;
- Des protections au niveau des bâtiments : isolation des façades.

### **3. EAUX**

Les effets sur les eaux superficielles seront perceptibles uniquement dans les zones présentant des coupures du terrain naturel avec des mouvements de terres : déblais-remblais.

Les mesures envisagées pour minimiser les impacts de la voie nouvelle et donc des plates-formes ferroviaires nouvelles ou à remanier sur les écoulements superficiels consistent à mettre en place un système de collecte des eaux pluviales et de ruissellement afin de tamponner les rejets dans les réseaux d'assainissement ou dans le milieu naturel.

En phase chantier, des précautions seront prises afin de veiller à contenir et maîtriser toute pollution accidentelle (bâches étanches et bassins de décantation aux abords des lieux prévus pour l'entreposage des camions et matières polluantes notamment).

L'ensemble des mesures concernant la ressource en eau seront précisées dans le cadre des procédures administratives prises au titre de la loi sur l'eau, postérieurement à la déclaration d'utilité publique modificative. Le coût de ces mesures est intégré au coût global du chantier et du projet.

### **4. CHANTIER**

Afin de maintenir à un niveau acceptable le cadre de vie des riverains pendant la période de chantier, les chantiers seront conduits dans l'optique de réduire au maximum les nuisances.

Les coûts de la gestion environnementale des chantiers (déchets, transports des matériaux, propreté des abords, intégration urbaine, etc) sont intégrés au coût global du chantier et du projet.

### Management environnemental des chantiers :

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un management environnemental dès la phase de conception notamment en ce qui concerne les impacts potentiels des travaux suivants :

- les contraintes d'emprises ;
- le bruit ;
- les vibrations ;
- les poussières ;
- la pollution des eaux de surface et souterraines ;
- la gestion des déchets ;
- les accès et les circulations d'engins ;
- le voisinage ;
- les incendies ;
- les réseaux souterrains ou aériens ;
- la production de déchets ;
- les pollutions accidentelles.

Vis-à-vis de chacun des impacts susmentionnés, le maître d'ouvrage imposera aux entrepreneurs dans une « notice du respect de l'environnement », pièce constitutive des marchés de travaux, de respecter les prescriptions et de prendre toutes les précautions (mesures de protection) pour respecter au mieux l'environnement pendant les travaux. Les engagements des entreprises pour le respect de l'environnement constitueront un critère d'attribution des marchés.

### Bruit de chantier :

Pour le bruit, des solutions de type « grilles acoustiques » ou « capotages » permettront de réduire le bruit des équipements à la source. Les entrepreneurs devront adapter les moyens de compactage des sols à l'environnement mais aussi les méthodes et l'organisation spatiale des chantiers afin de limiter les nuisances liées aux vibrations. Des écrans antibruit temporaires seront également installés si nécessaire.

Un dossier « bruit de chantier » sera élaboré et déposé en mairie et en préfecture au moins un mois avant le début des travaux, conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement. Ce dossier contiendra tous les éléments utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les matériaux et engins de chantier, proposera des mesures de réduction des nuisances sonores, précisera les moyens de sensibilisation du personnel et d'information des tiers et indiquera les mesures prises pour limiter les nuisances sonores. L'élaboration du dossier donnera lieu à des échanges avec les élus et les riverains.

### Poussières, Circulation de camions :

La circulation des camions et des engins de chantier fera l'objet d'une concertation avec les communes. Cette concertation sera menée en phase de conception détaillée des ouvrages prévue en 2017/2018 pour définir les mesures envisageables.

Les entrepreneurs devront respecter le plan de circulation qui sera ainsi mis au point.

Une attention particulière sera portée aux sources potentielles d'émissions de poussières. A proximité des habitations, les entrepreneurs devront prendre toutes les précautions et dispositions nécessaires pour limiter à un niveau acceptable les émissions de poussières vers les espaces riverains sensibles (arrosage des pistes, nettoyage des roues et bâchage des camions, ...).

#### Secteur de CAP 18

En phase étude comme en phase chantier, seront prises en compte des techniques et une méthodologie de travaux permettant de réduire les nuisances :

- mise en œuvre de techniques constructives qui limitent les vibrations ;
- instrumentation pour contrôler les vibrations ;
- organisation du chantier pour diminuer les nuisances comme :
  - o la programmation de travaux de nuit là où ils peuvent être réalisés sans gêne pour les habitants ;
  - o la mise en place de plan de circulation pour que les entreprises et les employés puissent maintenir leur activité.

Les conditions d'intervention dans le site exploité, les contraintes d'exploitation lors des travaux, les contraintes d'accès secours/pompiers et de circulation des poids lourds à l'intérieur de l'enceinte de CAP 18 devront être consignées dans une convention entre les porteurs du projet et Foncière des Régions.

Une information auprès du public et des utilisateurs du site sera faite, en particulier, afin d'assurer les conditions d'accès au site, les cheminements et la sécurité des usagers.

## **5. MODALITÉS DE SUIVI DES MESURES**

Le maître d'ouvrage assurera le suivi des mesures prévues ci-dessus ou décrites dans la réponse aux questions de la commission d'enquête de la manière qui suit.

Le projet fera l'objet de points d'avancement réguliers auprès des mairies concernées au moins une fois par an. A l'initiative ou avec l'accord des élus, des réunions d'information du public avec présentation de données factuelles pourront être organisées en ciblant plus directement la population concernée par la nature des travaux à réaliser, que ce soit avant, en cours de leur exécution et jusqu'à un an après la mise en service. Ces moments réguliers de concertation de proximité seront des moments privilégiés de suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et du suivi de leurs effets sur l'environnement.

Un état d'avancement de la mise en œuvre des mesures sera établi par le maître d'ouvrage aux étapes suivantes :

- au démarrage des travaux ;
- une fois par an durant les travaux ;
- à l'issue de la construction de l'infrastructure (terrassements et ouvrages d'art) et avant le démarrage des travaux de superstructure (pose de voies et des équipements ferroviaires) ;

- dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental ;
- éventuellement entre 3 et 5 ans après la mise en service pour la présentation du bilan économique, social et environnemental définitif et émettre un avis sur les suites à y donner.

La concertation et la communication de proximité avec les habitants seront maintenues tout au long du projet, notamment pendant les travaux et jusqu'à un an après la mise en service, pour assurer un suivi partagé des mesures mises en œuvre.