

## Délibération n°2018.00097

Environnement - Demande d'autorisation environnementale relevant de la loi sur l'eau et à la dérogation pour atteinte à des espèces protégées concernant le projet de liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express entre Paris et l'aéroport Paris Charles de Gaulle

Séance du 13 novembre 2018

**Département de la Seine et Marne**

**Arrondissement de Meaux**

**Canton de Mitry-Mory**

**Nombre de Conseillers Municipaux**

en exercice : 33

présents : 24

absents représentés : 9

absente non représentée : 0

L'an deux mille dix huit, le 13 novembre, le Conseil municipal, dûment convoqué le 07 novembre, s'est réuni à Salle Jacques Prévert - 20, rue Biesta à 20 heures 30, sous la présidence de Mme Charlotte BLANDIOT-FARIDE, Maire.

**PRESENTS :**

M. Franck SUREAU, Mme Laure GREUZAT, Mme Marianne MARGATE, Mme Charlotte BLANDIOT-FARIDE, M. Benoît PENEZ, M. Luc MARION, Mme Audrey MERET, M. Jacques DURIN, Mme Josiane MARCOUD, M. Jean-Pierre BONToux, M. Jean BOUGEARD, M. Guy DARAGON, Mme Dominique DUIGOU, M. Farid DJABALI, Mme Yannick REIS LAGARTO, Mme Louise DELABY, Mme Claire KAHN (à partir de la délibération 2018.00097), Mme Julie MOREL, M. Sylvain BERNARD, M. Gérard GAUTHIER, M. Laurent PRUGNEAU, Mme Patricia AMICO, M. Richard BERTHELEU, Mme Sophie VANHOUTTE

**ABSENTS REPRESENTÉS :**

Mme Naima BOUADLA donne pouvoir à Mme Charlotte BLANDIOT-FARIDE, M. Gilbert TROUILLET donne pouvoir à Mme Claire KAHN (à partir de la délibération 2018.00097), M. Mohamed KACHOUR donne pouvoir à Mme Laure GREUZAT, M. Vincent BOT donne pouvoir à Mme Marianne MARGATE, Mme Adeline TEULALE donne pouvoir à Mme Yannick REIS LAGARTO, M. Loris BOULOGNE donne pouvoir à M. Luc MARION, M. Philippe LALOUE donne pouvoir à Mme Sophie VANHOUTTE, Mme Farida BENMOUSSA donne pouvoir à M. Richard BERTHELEU, M. Lyazid AMRANE donne pouvoir à M. Laurent PRUGNEAU

**ABSENTE NON REPRESENTÉE :**

Mme Claire KAHN (jusqu'à la délibération 2018.00096), M. Gilbert TROUILLET (jusqu'à la délibération 2018.00096)

**SECRETARE DE SEANCE :** Mme Marianne MARGATE

# Délibération n° 2018.00097

## Environnement - Demande d'autorisation environnementale relevant de la loi sur l'eau et à la dérogation pour atteinte à des espèces protégées concernant le projet de liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express entre Paris et l'aéroport Paris Charles de Gaulle

Le projet de liaison Charles de Gaulle Express reliera la gare de l'Est à la gare Terminale 2 de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Il concerne 4 départements et 16 communes (14 traversées par le projet + 2 par le déplacement des voies de garage RER B).

D'une longueur totale de 32 km, ce projet utilise les infrastructures existantes sur 24 km (de Paris à Mitry-Mory) et nécessite l'aménagement d'une ligne nouvelle à partir de notre territoire sur un linéaire de 8 km.

Les trains circuleront sur cette voie de 5 h à minuit tous les jours de l'année avec une fréquence de 4 trains par heure et par sens. Le trajet sera d'une durée de 20 minutes. La vitesse des rames pourra atteindre 140 km/heure en extérieur et 100 Km/heure dans l'ouvrage souterrain.

Ce projet est soumis à autorisation en raison de l'impact environnemental généré par les différents travaux et infrastructures.

Cette autorisation environnementale inclut en l'espèce :

1) La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Le projet Charles de Gaulle express, ayant un impact notamment sur les eaux superficielles et les eaux souterraines, est soumis à autorisation au titre des articles L214-1, L214-2 et L 214-3 du code de l'environnement et plus particulièrement des rubriques :

- 1.1.2.0 « prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère supérieur ou égal à 200 000 m<sup>3</sup>/an »
- 2.1.5.0 « rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol la surface totale du projet étant supérieure ou égale à 20 ha »
- 2.2.1.0 : « Rejet dans les eaux douces superficielles susceptibles de modifier le régime des eaux, à l'exclusion des rejets visés à la rubrique 2.1.5.0 la capacité totale de rejet de l'ouvrage étant supérieure ou égale à 10 000 m<sup>3</sup>/j »
- 2.2.3.0 « rejet dans les eaux de surface ».

2) La demande de dérogation aux règles de protection des espèces de faune et de flore sauvages prévue par les articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement.

La présente demande d'autorisation environnementale après avoir présenté l'état initial du projet étudie ses incidences sur l'eau, les activités agricoles, les circulations, la faune, la flore, les zones humides ainsi que les mesures correctrices et compensatoires apportées.

Le début des travaux du projet CDG express est prévu début 2019 après réception de l'autorisation environnementale avec une mise en service commerciale prévue pour fin 2023.

Plusieurs réseaux (GRT Gaz, Orange, SFR, SIAEP, Enedis, RTE) sont présents dans le secteur de la ligne Charles de Gaulle Express et devront faire l'objet de dévoiement ou de protection préalablement à la construction de la nouvelle ligne. Le présent dossier ne traite pas de ces dévoiements, qui feront l'objet de demandes d'autorisations spécifiques déposées par les différents concessionnaires.

### Descriptif du projet

Les voies du CDG express se décrochent sur notre territoire de la ligne « la Plaine Hirson » pour

rejoindre l'aéroport sur des voies nouvelles.

Le projet Charles de Gaulle Express implique, après la gare de Villeparisis-Mitry-le-Neuf, le décalage des voies de la ligne La Plaine-Hirson, la réalisation de nouvelles voies ferrées en terrier et en aérien (dans la plaine agricole), la réalisation de bassins de rétention des eaux ainsi que la réalisation de plusieurs ponts pour franchir différentes voies routières ou permettre le rétablissement de circulations agricoles.

Ces travaux nécessitent l'acquisition de parcelles.

Le dossier indique que la surface des parcelles à acquérir sur Mitry-Mory a été réduite à 25 hectares (alors que les emprises visées par la déclaration d'utilité publique étaient de 30 hectares sur la ville) dans un souci de minimisation de la consommation des terres agricoles.

L'écartement des voies ferrées actuelles de la ligne La Plaine – Hirson est rendu nécessaire pour permettre la création d'un terrier sous les voies actuelles. Le terrier, d'une longueur totale de 650 mètres sera composé d'une tranchée ouverte de 248 mètres puis d'une tranchée couverte de 167 mètres et enfin d'une nouvelle tranchée ouverte sur 235 mètres. Cette première partie sera réalisée en déblais. Les voies nouvelles seront ensuite réalisées en remblais le long de la ligne LGV actuelle pour terminer en déblais à hauteur de la plateforme aéroportuaire sur le territoire de Tremblay en France.

La ligne CDG Express nécessitera la réalisation de plusieurs ponts sur notre territoire :

- Au niveau de la RD84 la ligne CDG Express passera sous le pont routier existant à l'emplacement de l'actuel chemin latéral à la LGV. La construction d'un pont route sera cependant réalisé à l'ouest de la ligne CDG express pour permettre le rétablissement de la circulation des engins agricoles.
- Au niveau de la RD9 création d'un nouveau pont rail de deux travées.
- Au niveau de la RN2 réalisation d'un pont rail à deux travées
- Au niveau du Chemin Rural n°2 la réalisation d'un pont rail supportant trois voies (double voie CDG express mais également une voie de raccordement).

### **Impacts du projet**

Les impacts du projet tant en phase chantier qu'en phase exploitation relevés par l'étude sont de plusieurs natures :

#### 1) Impacts sur les eaux souterraines et superficielles

Plusieurs nappes sont présentes sur le tracé de la ligne CDG Express et imposent des contraintes de construction pour éviter des transferts de pollution d'une nappe vers l'autre. L'aléa remontée de nappe phréatique est identifié comme fort à très fort dans le secteur des ouvrages CDG express situés sur notre territoire.

Des pompages de la nappe devront donc être mis en place lors de la réalisation du tunnel et des dispositions constructives mises en œuvre afin de réduire au maximum le volume des eaux à rabattre. Le volume total des eaux à pomper est ainsi estimé à 5 737 800 m<sup>3</sup> sur une période de travaux 2 x 6 mois. Le pompage de ces eaux, dites d'exhaures, aura une incidence sur l'alimentation en eau des ruisseaux présents dans le secteur de la ligne, leurs débits s'en verront réduits. Le ru du Croul Cul sera particulièrement impacté car il verra son apport d'eau provenant de la nappe réduit de 87 %. Pour mémoire ce ru est busé au droit de la ligne SNCF, puis coule à ciel ouvert en direction du canal de l'Ourcq avant de se rejeter dans la Reneuse.

Le rejet des eaux d'exhaures est limité à la phase chantier de la trémie. Les eaux d'exhaures seront stockées dans un bassin de rétention et seront rejetées au milieu naturel après prétraitement.

Trois hypothèses de rejet sont envisagées par le dossier :

- Par temps sec, les eaux seront rejetées dans le ru de Croul Cul, afin de le réalimenter en eau.
- Par temps de pluie, les eaux seront rejetées à la fois dans le ru de Croul Cul et dans le canal de l'Ourcq (autorisation préalable des Canaux de Paris nécessaire)
- En cas d'atteinte d'une cote limite le rejet se fera uniquement dans le canal de l'Ourcq.

Une surveillance du niveau du ru sera assurée en continu par une station asservie à une alarme. La qualité des eaux du ru fera l'objet d'une surveillance et des mesures seront effectuées régulièrement. Un suivi sera maintenu pendant 18 mois après la fin des opérations de pompage.

Le dossier prévoit que les points de rejets et les débits rejetés se feront en accord et sous le contrôle de la police de l'eau.

Compte tenu des mesures prévues les impacts sont considérés comme résiduels et ne nécessitent pas la mise en œuvre de mesures compensatoires.

En phase exploitation, des systèmes de drainage seront mis en place à la base des ouvrages souterrains. Les eaux ainsi collectées seront remontées par pompage pour être évacuées vers des bassins de rétention à créer.

Les nappes feront l'objet d'un suivi piézométrique.

## 2) Impacts sur les écoulements des eaux pluviales

Le projet présente un impact fort sur les écoulements naturels car il intercepte sur Mitry-Mory un bassin versant conséquent (26,5ha). Il entrainera également une imperméabilisation des sols au droit des voies ferrées et des voies de chantier.

La création de huit bassins de rétention est donc prévue pour écrêter les eaux de pluie générées par ces infrastructures. Leur temps de vidange sera pour certains assez long compte tenu des débits de fuite contraints en raison du milieu récepteur (ru du Croul Cul) ou de la perméabilité des sols sur certains secteurs.

Des réseaux de collecte seront également créés autour de chaque zone chantier pour collecter les eaux pluviales et les retenir dans des bassins provisoires. Les rejets au milieu naturel seront conformes aux seuils imposés par la réglementation.

## 3) Impacts sur les activités agricoles

Le projet impacte 23,3 hectares de terres agricoles. Il entrainera pour les agriculteurs une perte de production et modifiera la fonctionnalité des ilots agricoles. Il perturbera le fonctionnement des circulations agricoles et l'accès aux parcelles (pendant les phases chantier certaines circulations seront totalement interrompues). La réalisation de la ligne CDG express aura également une incidence sur les ouvrages d'irrigation et de drainage.

Les zones chantier occasionneront l'occupation temporaire d'espaces agricoles hors emprises SNCF et feront l'objet de conventions d'occupation temporaire établies avec les différents propriétaires.

Le dossier prévoit le passage d'un agro pédologue avant et après travaux pour constater la qualité de la remise en état des sols

Le dossier prévoit le rétablissement de l'ensemble des circulations agricoles. Certains tronçons verront cependant leur largeur réduite (sous le pont de l'A104 et au niveau du nouveau pont de la RD84)

Des chemins alternatifs sont étudiés pour permettre la desserte des parcelles enclavées du fait de suppression de certains chemins.

Les ouvrages de drainages seront tous rétablis dans leur fonctionnalité.

## 4) Impacts des chantiers

La réalisation du terrier et des nouvelles voies impliquera la production d'un volume de déblais important (200 000 m<sup>3</sup> pour la première partie et 92 000 m<sup>3</sup> pour la seconde partie). Les besoins pour la nouvelle ligne sont estimés à 270 000 m<sup>3</sup> de remblais et 215 000 m<sup>3</sup> en matériaux neufs.

Des analyses des terres excavées seront réalisées au fur et à mesure des chantiers pour adapter leur devenir : réutilisation, valorisation ou évacuation en installation de stockage de déchets inertes. Le dossier indique qu'une possibilité d'évacuation par trains travaux sera laissée aux entreprises afin de favoriser le mode de transport ferroviaire. Les entreprises seront incitées à utiliser prioritairement les déblais-remblais sur site ce qui impliquera un stockage de terres in situ (utilisations en remblais, réfection de chemins, merlons).

Plusieurs zones chantier sont prévues au fur et à mesure de la réalisation des tronçons de voies.

Il est prévu que les accès pour les zones chantiers se fassent à partir de la route périphérique sud de l'aéroport, de la RD9, de la RD84, de la route neuve. Plusieurs chemins agricoles ainsi que des chemins ruraux sont également concernés par les accès chantiers.

Pendant la phase chantier un certain nombre de mesures de prévention des nuisances seront intégrées au cahier des charges des entreprises (limitation du bruit, poussières, circulation pour maintenir un niveau acceptable pour les riverains) et des mesures mises en place pour diminuer les risques de pollution liés aux chantiers :

- Zones chantier délimitées, bornage et balisage des zones de circulation des engins de chantier
- Respect des protocoles pour la réalisation des décapages
- Bâchage des camions transportant les matériaux excavés
- Lavage des roues, arrosage des voies de chantier
- Ensemencement des terres végétales

#### 5) Impacts sur la faune et la flore

La réalisation de la ligne CDG express aura également un impact sur de nombreuses espèces animales (oiseaux, reptiles, amphibiens) et végétales.

Afin de compenser les pertes d'habitat engendrées par la réalisation des travaux le projet prévoit la mise en place de mesures de compensation propices aux espèces animales subissant des impacts résiduels.

Ces mesures compensatoires sont prévues sur des sites préalablement identifiés sur les communes d'Isles-lès-Villenoy, de Claye-Souilly, de Trilport, de Marly-la-Ville. Si des impacts supplémentaires venaient à apparaître lors des phases chantier des sites supplémentaires feraient l'objet de compensation (sites pré-identifiés également : Claye Souilly, Fresnes sur Marne et Vémars).

Des compensations sont également prévues sur notre territoire dans la partie du délaissé se trouvant entre le tunnel et la ligne LGV. Le dossier propose d'y réaliser une mare et de laisser s'y développer une friche herbacée. A noter que la question de l'entretien de ces espaces n'est pas abordée dans le dossier.

#### 6) Impacts en termes de nuisances sonores

Le niveau d'enjeu acoustique pour Mitry-Mory est fort.

Pour rappel, dans le cas d'une modification d'une structure existante, la démarche prévue par la réglementation consiste à déterminer la nature significative ou non de la modification. Dans le cas positif et seulement dans ce cas, la réglementation impose une obligation du traitement du bruit par le maître d'ouvrage.

Une campagne de mesure a été réalisée du 27 février au 2 mars 2017. Lors de cette campagne, un ensemble de 22 points fixes de 24 heures en continu a été réalisé.

Deux modifications cumulatives sont prises en compte :

- Si la contribution sonore de l'infrastructure, pour au moins une des périodes réglementaires de jour ou de nuit, est supérieure de plus de 2 dB(A),
- Si les seuils sont dépassés.

L'analyse des résultats a conclu à une ambiance sonore très majoritairement non modérée, la présence de points noirs du bruit (PNB) ferroviaire et une forte densité de bâti sensible à proximité des voies. En conclusion, 20 bâtiments sont impactés et 3 PNB créés. La solution technique proposée est la réalisation d'un écran acoustique d'une longueur de 430 m et d'une hauteur de 2 mètres entre le 2 de l'avenue de la Libération et le 14 avenue Pilardeau. Est également prévu le traitement de 13 façades.

Le coût des traitements est évalué sur la base de 10 000 € par logement pour les habitations individuelles. En fonction de l'impact du bruit enregistré sur les façades, les traitements acoustiques pourront être différenciés entre les étages de l'habitation (ex : traitement de la façade de l'étage uniquement...).

1 000 € seront attribués par ouverture pour les immeubles. Ainsi, 964 000€ sont consacrés à la protection des façades ainsi que la réalisation du mur anti-bruit.

#### 7) Impacts sur les circulations ferroviaires

## Durant les travaux

Pour limiter les impacts sur les circulations ferroviaires, lors de la mise en place du CDG express, des travaux complémentaires sont prévus :

- En gare du Bourget : remaniement du plateau de voie pour permettre le relèvement de vitesse à 140 km/h des voies empruntées par le CDG express, mise en place de nouveaux itinéraires et de nouveaux aiguillages pour offrir au RER B de meilleures possibilités de gestion en cas de situations dégradées (retournement et accès à des garages)
- En gare d'Aulnay : un aiguillage supplémentaire.

Les travaux seront réalisés entre 2019 et 2023 entraînant une coupure partielle des voies sur l'axe (2 voies sur un plateau de 4 voies) durant cinq semaines estivales de 2019 à 2023. Les RER B et les lignes K/TER Laon emprunteront des tronçons communs.

Durant cette même période, le trafic sera interrompu sur une quinzaine de week-ends par an au-delà de la Plaine Saint-Denis. Des bus de substitution seront alors mis en place.

Le projet CDG express prévoit des travaux de renouvellement du pont 1 (gare du nord), entre mi 2020 et mi 2022, d'où un allongement du temps de parcours pour les passagers et l'obligation de rediriger le trafic du RER B en surface de la Gare du Nord lors des phases de dépose et de remplacement du pont 1.

## En phase exploitation

La clientèle du CDG express serait majoritairement constituée d'anciens usagers du taxi (44%) et du RER (35%). Et les futurs voyageurs utilisant CDG express utiliseraient très majoritairement les transports collectifs pour leur trajet de rabattement/diffusion vers/depuis la gare de l'Est (68 %). En conclusion, le CDG express permettrait le report modal d'un transport routier vers un transport en commun ainsi que le désengorgement du RER B.

### En situation normale :

Entre 21h30 et 22h30, 4 dessertes sur 8 du RER B ne seront pas assurées à l'arrêt Aéroport Charles de Gaulle 1. Les passagers devront soit attendre le RER suivant soit se rendre à l'arrêt Aéroport Charles de Gaulle 2 en utilisant le CDG Val. L'impact brut est considéré très faible à négligeable.

### En situations perturbées

En cas de conflit de circulation entre trains, le réordonnement des trains sera organisé selon les principes suivants :

- Un train à l'heure (à 5 minutes près) est prioritaire face à un train ayant un retard supérieur à 5 minutes
- Un conflit entre deux trains amène à faire passer le premier train de voyageurs, puis le train le plus rapide et ensuite le train le plus en retard
- Lors d'un conflit entre trains d'une même entreprise ferroviaire, il appartient à celle-ci d'indiquer ses priorités au service de la circulation.

## Remarques de la ville sur le projet

Le dossier qui nous est soumis appelle les remarques suivantes de notre part :

### 1) Sur les accès aux zones chantier

Les accès aux zones chantier sont prévus à partir de plusieurs routes départementales. Or, les axes routiers autour de Mitry-Mory et intra-muros sont constamment saturés, augmentant de manière significative le temps de transport entre les quartiers et plus largement sur le nord-ouest du département. La circulation liée aux travaux découlant de la liaison Charles de Gaulle Express cumulée à celle des travaux de dévoiement de lignes et de canalisations rendus nécessaires par ledit projet viendra aggraver la situation actuelle.

Il est rappelé que la circulation des plus de 3,5 tonnes est interdite dans l'agglomération

mitryenne. Néanmoins, tous les autres types de véhicule devront emprunter un itinéraire préalablement validé par la ville pour limiter les nuisances pour les habitants.

Dans le secteur de Paris Village, des vibrations sont également à craindre lors de la réalisation des travaux liés au terrier.

Des questions se posent également quant à la coexistence, sur les chemins d'exploitation, d'engins agricoles avec les camions de chantiers.

Afin de réduire au maximum l'impact de la circulation des poids lourds, l'évacuation des déblais et l'apport de remblais et de matériaux neufs devra se faire uniquement par voie ferrée.

## 2) Sur les mesures de réduction de bruit

Après analyse du dossier, les habitations situées avenue du chemin de fer subissent une augmentation en moyenne de 1,6 dB (et pour certaines de 1,9 dB) et sont exposées à un niveau sonore jour et/ou nuit supérieur aux normes fixées (65 dB de 6h à 22h et de 60 dB de 22h à 6h).

Pour cette raison, la commune de Mitry-Mory exige que l'écran couvre la totalité du quartier de Paris Village.

## 3) Sur la circulation ferroviaire ligne RER B et ligne K

Les usagers du RER B et de la ligne K devront subir encore une dégradation de la qualité de service durant les travaux, avec notamment un allongement du temps de parcours, la rupture de charge en gare du Nord et l'interruption de circulation.

En cas de situations perturbées, les critères définis favorisent la circulation du CDG express au détriment des lignes RER B, K et TER Laon voire une interruption des circulations complètes de ces dernières.

En effet, le CDG express devrait théoriquement toujours être prioritaire sur le RER B et la ligne K car le CDG express est :

- Direct entre la gare de l'est et l'aéroport alors que le RER B est omnibus, donc le risque de retard plus important,
- Un train de voyageurs,
- Et le train le plus rapide.

De plus, la SNCF pourrait être amenée à gérer le CDG express, le RER B et la ligne K et donc devoir définir elle-même les priorités de service. Enfin, l'enquête prévoit le report des voyageurs du RER B et de la ligne K sur les gares de la Plaine, Le Bourget et d'Aulnay-sous-Bois pour accéder à un autre mode transport en cas de problèmes. On peut donc supposer que si une voie reste disponible, le CDG express continuera quant à lui à circuler.

Il est indiqué dans l'enquête que la réalisation du CDG express donne une opportunité de regrouper certains travaux et d'éviter une multiplication des gênes pour les voyageurs. Mais ces travaux sont urgents au vu de la situation critique de la ligne RER B. En effet, la ligne de RER B (900 000 voyageurs par jour et une augmentation de fréquentation de 2% par an) a connu de nouveau une baisse du taux de ponctualité en 2017 (88,5% en 2016, 87% en 2017) et ne parvient pas malgré les investissements effectués dans le cadre du schéma RER B nord +, à atteindre le taux fixé par Ile de France Mobilités, soit 94%.

Concernant un éventuel report modal, la conclusion est ubuesque car le RER B dessert la gare du Nord et le CDG express desservira la gare de l'Est. Le voyageur souhaite avant tout limiter les ruptures de charge. Or la gare du Nord est un nœud d'interconnexion à la différence de la gare de l'Est. De plus, le CDG express ne desservira pas le T4 dont l'ouverture est prévue pour 2024 et qui permettra l'accueil de 35 à 40 millions de passagers supplémentaires à la différence de la ligne 17, projet que nous soutenons.

En conclusion, durant toute la période des travaux, les usagers de la ligne RER B, et par effet ricochet de la ligne K, verront leur temps de trajet augmenter et la qualité de service se dégrader. Et l'utilisation de voies par le CDG express bloquera le développement des lignes

K/TER/Fret.

#### 4) Sur le rejet des eaux d'exhaures

Le rejet des eaux d'exhaures dans le ru de Croul-Cul devra particulièrement être surveillé pour éviter tout risque d'inondation in situ compte tenu de la morphologie de ce ru mais également pour les communes situées en aval en tenant compte du niveau de la Beuvronne. Les rejets devront se faire en accord avec le SIAERBB compte tenu de la fragilité des milieux.

Les conditions de rejet dans le canal de l'Ourcq ne sont pas étudiées. Aussi, la ville demande un complément d'étude sur ce point pour connaître les impacts de ce rejet sur les espaces naturels et agricoles environnants situés dans les PRIF du moulin des marais et de la plaine de France.

#### 5) Sur la non prise en compte du plan ORSEC – PPI GAZECHIM

Dans la partie évaluation des risques, le dossier ne mentionne pas la localisation de la nouvelle ligne dans le périmètre du Plan Orsec- Plan Particulier d'Intervention GAZECHIM. Il n'étudie donc pas sa prise en compte pendant la phase chantier ou pendant la phase exploitation de la ligne.

De même dans la partie étude du risque Transport de Matière Dangereuse le dossier n'évoque pas la coexistence de circulation sur les mêmes lignes de trains transportant des matières dangereuses (au-delà de la gare de triage de Drancy-le Bourget) et des rames du CDG express.

#### 6) Sur les circulations douces et agricoles inscrites au PDIPR

Le dossier ne mentionne à aucun moment l'existence de chemins de promenade et de randonnée sur notre commune, alors qu'il recense ces mêmes chemins sur les autres communes concernées par le projet. Or les chemins ruraux n°10 et n°14 annexés par le projet CDG express sont inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnées de Seine et Marne (PDIPR). Le dossier ne les recense qu'en tant que chemins agricoles servant à la desserte des parcelles agricoles.

Or ces deux chemins, outre leur usage agricole, sont utilisés comme liaisons piétonnes et sont très fréquentés, notamment le chemin rural n°10, qui a fait l'objet d'une réhabilitation sur l'ensemble de son linéaire par SNCF Réseau en 2016 en compensation de la suppression du passage à niveau n°19 pour rétablir une circulation entre le quartier de Mitry le Neuf et les quartiers de Mory-Acacias. Ces chemins permettent aux Mitryens de se rendre d'un quartier à un autre de la ville, de se promener dans la plaine agricole et de rejoindre le bois régional du Moulin des Marais. Lors des ateliers publics d'aménagement qui se sont tenus dans le cadre de la révision du PLU, les Mitryens ont rappelé leur attachement au maintien de ces liaisons et à leur développement.

Si leur suppression devait intervenir des chemins de substitution doivent impérativement être proposés au Conseil Départemental 77 et à la ville de Mitry-Mory et acceptés par les organes délibérant de ces deux collectivités, préalablement à tout commencement de travaux et interruption de promenade conformément aux dispositions de l'article L 361-1 du code de l'environnement qui stipule « toute aliénation d'un chemin rural susceptible d'interrompre la continuité d'un itinéraire inscrit au PDIPR doit à peine de nullité, comporter soit le maintien soit le rétablissement de cette continuité par un itinéraire de substitution. Toute opération publique d'aménagement foncier doit également respecter ce maintien ou cette continuité ».

Ces chemins de substitution devront répondre aux mêmes caractéristiques techniques (revêtements et largeur) et d'usage que les chemins ruraux n°14 et n°10. Il est rappelé que la largeur des chemins ruraux concernés est de 6 mètres.

#### 7) Sur la suppression de l'accès au chemin de « Croul Cul au marais »

Le chemin rural n°10 sert également d'accès au chemin rural dit du « Croul Cul au Marais ». La suppression du chemin rural n°10 rendra impossible l'accès à ce chemin depuis Mitry-Mory. Il est précisé que ce chemin est utilisé par le garde rivière du SIAERBB pour l'entretien des rus du Croul Cul et de la Reneuse.



Un accès de substitution devra être recréé pour l'entretien de ces rus.

#### 8) Sur les mesures compensatoires

Il est regrettable que le dossier n'ait pas envisagé de mesures compensatoires plus conséquentes sur notre ville à l'image des travaux prévus sur diverses communes non impactées par le projet. Or la SNCF est propriétaire de plusieurs parcelles non bâties situées en limite ou au sein du Bois du Moulin des Marais ou bien encore dans la cité des cheminots, qui sont laissées à l'abandon et qui font l'objet de dépôts sauvages. Des mesures de restauration de ces parcelles auraient dû être envisagées en priorité dans le cadre des mesures compensatoires.

#### 9) Sur l'incohérence entre le périmètre du projet et les parcelles expropriées

La réalisation d'un bassin de rétention des eaux d'un volume de 1050 m<sup>3</sup> récupérant les eaux d'exhaures mais également les eaux de ruissellement est envisagée dans le délaissé situé à proximité de la trémie et de la LGV. D'autres aménagements sont prévus sur cette parcelle notamment la création d'une mare et la transformation de cette parcelle actuellement agricole en friches herbacées. Cependant cette parcelle bien qu'intégrée dans le périmètre de la DUP a été écartée des emprises à acquérir lors de l'enquête parcellaire. Le projet prévoit donc de réaliser des ouvrages de rétention sur des parcelles n'appartenant pas à la SNCF, le dossier indiquant qu'une réquisition d'emprise pourrait être demandée par l'agriculteur concerné.

De même d'autres ouvrages de rétention enterrés sont prévus dans le cadre du projet, il est difficile de savoir si ces ouvrages se trouveront dans les emprises SNCF ou en dehors.

#### 10) Erreurs matérielles relevées dans le dossier

Le dossier B4 « Analyse des impacts, présentation des mesures et modalités de suivi associés » comporte des erreurs sur l'exutoire des bassins de rétention porté dans le tableau de la page 106. Les exutoires cités se situent sur Paris. Il en est de même pour la figure 24 où les exutoires indiqués sont incorrects.

De même, on peut noter des incohérences entre le dossier B1 et le dossier B4 quant au rétablissement d'un chemin le long de la future Ligne CDG express.

En conséquence,

Le Conseil municipal,

Sur le rapport et la proposition de Mme Marianne MARGATE, Adjointe au Maire, déléguée à l'aménagement du territoire, au développement durable et aux transports ainsi qu'au droit des femmes,

Vu les articles L181-1 à L181-4 du code de l'environnement,

Vu les articles L411-2 du code de l'environnement,

Vu l'article L361- du code de l'environnement,

Vu le dossier d'enquête publique,

Considérant que le projet de liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express implique la réalisation sur le territoire de la ville d'un terrier, d'un raccordement entre les voies ferrées actuelles et les nouvelles voies, de plusieurs ponts, de bassins de rétention.

Considérant que ces travaux entraîneront des nuisances pour la population (bruit, poussières, vibrations, circulation à proximité de leurs habitations).

Considérant l'impact du projet CDG express sur les circulations ferroviaires existantes.

Considérant que ces travaux cumulés aux travaux de dévoiement d'autres réseaux (canalisation de gaz, canalisation d'eau potable, réseaux électriques et téléphoniques) entraîneront une aggravation de la circulation routière déjà saturée dans notre secteur, ainsi

que la perturbation des accès aux exploitations agricoles pendant plusieurs mois.

Considérant les impacts négatifs du projet tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation sur les eaux souterraines et superficielles, les écoulements des eaux pluviales, la pérennité des activités agricoles, la faune et la flore.

Considérant l'absence de prise en compte du Plan ORSEC – Plan Particulier d'Intervention GAZECHIM et de transport Matières Dangereuses jusqu'à la zone industrielle de Mitry-Compans.

Considérant l'impact du projet sur la pérennité des chemins ruraux inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée de Seine et Marne.

Considérant le peu de mesures compensatoires prévues sur notre territoire.

Considérant les incohérences relevées entre le projet et les emprises à exproprier.

Considérant les erreurs matérielles relevées dans le dossier.

Considérant le manque de transparence de ce dossier : avec la fragmentation des études (notamment celles liées aux dévoiements des réseaux), les effets globaux du projet sur le territoire ne sont pas analysés.

Vu l'avis favorable de la commission de l'Aménagement, du cadre de vie, de l'espace public et du développement durable du 5 novembre 2018,

Vu la réunion publique organisée par la ville de Mitry-Mory le 9 novembre 2018

#### DELIBERE

<b>SUFFRAGES EXPRIMES :</b>	<b>25</b>
<b>POUR :</b>	<b>25 dont 6 par mandat</b> Madame Charlotte BLANDIOT-FARIDE, Madame Marianne MARGATE, Monsieur Franck SUREAU, Madame Laure GREUZAT, Monsieur Benoît PENEZ, Madame Naïma BOUADLA, Monsieur Luc MARION, Madame Audrey MERET, Monsieur Jacques DURIN, Monsieur Gilbert TROUILLET, Madame Josiane MARCOUD, Monsieur Jean-Pierre BONTOUX, Monsieur Jean BOUGEARD, Monsieur Guy DARAGON, Madame Dominique DUIGOU, Monsieur Farid DJABALI, Madame Yannick REIS LAGARTO, Madame Louise DELABY, Madame Claire KAHN, Monsieur Mohamed KACHOUR, Madame Julie MOREL, Monsieur Vincent BOT, Monsieur Sylvain BERNARD, Madame Adeline TEULALE, Monsieur Loris BOULOGNE
<b>ABSTENTIONS :</b>	<b>8 dont 3 par mandat</b> Monsieur Gérard GAUTHIER, Monsieur Philippe LALOUE, Madame Farida BENMOUSSA, Monsieur Laurent PRUGNEAU, Monsieur Lyazid AMRANE, Madame Patricia AMICO, Monsieur Richard BERTHELEU, Madame Sophie VANHOUTTE

**EMET UN AVIS DEFAVORABLE**, compte tenu des considérants, sur la demande d'autorisation environnementale relevant de la loi sur l'eau au titre des articles L 181-1 à L181-4 du code de l'environnement et à la dérogation pour atteinte à des espèces protégées en application de l'article L411-2 du code de l'environnement concernant le projet de liaison ferroviaire directe Charles de Gaulle express entre Paris et l'aéroport Paris Charles de Gaulle.

**DEMANDE** que tous les itinéraires de chantier soient préalablement validés par la ville compte tenu des impacts du projet pour la population,

**DEMANDE** que l'évacuation des déblais et l'acheminement des remblais et autres matériaux soient effectués en priorité par transport ferroviaire pour réduire au maximum la circulation des poids lourds dans notre secteur sans pour autant perturber les circulations ferroviaires.

**DEMANDE** qu'une estimation journalière du nombre de camions liés aux chantiers soit transmise ainsi que les lieux où seront évacués les déchets inertes de chantier.

En effet, l'évacuation de ces déchets ne doit pas venir aggraver la situation existante puisque le nord-ouest seine et marnais accueille déjà 80 % des déchets générés par le Grand Paris.

**EXIGE** que le mur écran soit réalisé sur la totalité des secteurs impactés et que les façades des habitations soient traitées dans leur intégralité.

**DEMANDE** que l'effet de souffle en sortie de terrier soit étudié

**DEMANDE** que l'offre de la ligne K soit améliorée en termes de fréquence et de cadence et que la régularité des RER B soit enfin assurée conformément aux objectifs fixés par Ile de France Mobilités.

**REAFFIRME** sa demande de réalisation en priorité de la ligne 17 du Grand Paris Express conformément au calendrier initial (mise en service de Paris jusqu'à l'aéroport CDG 2 en 2024 et jusqu'au Mesnil-Amelot en 2030)

**EXPRIME** ses craintes quant au rejet des eaux d'exhaures dans le ru du Croul Cul compte tenu des caractéristiques de ce dernier et des risques d'inondation des communes situées en aval, mais également quant aux risques d'inondation liés aux temps de vidange des différents bassins de rétention dimensionnés pour une pluie décennale or, les pluies survenues sur notre territoire en juin dernier étaient d'occurrence centennale,

**DEMANDE** des précisions quant aux modalités de rejet dans le Canal de l'Ourcq (localisation du tracé de la canalisation, débit de rejet),

**DEMANDE** que les mesures découlant de l'application du Plan ORSEC -PPI GAZECHIM soient prises en compte lors des phases chantier et lors de la phase d'exploitation de la ligne Charles de Gaulle Express

**DEMANDE** que l'étude sur le Transport de Matières Dangereuses soit complétée notamment sur les conséquences de l'exploitation de la ligne Charles de Gaulle Express sur la desserte de la Zone Industrielle de Mitry-Compans,

**EXIGE** qu'avant toute interruption des chemins ruraux n°10 et n°14 inscrits au PDIPR de Seine et Marne, des itinéraires de substitution soient proposés au Conseil Départemental 77 et à la ville de Mitry-Mory conformément à l'article L 361-1 du code de l'environnement,

**DEMANDE** qu'un accès au chemin rural dit « de Croul-Cul au Marais » soit rétabli à partir de Mitry-Mory pour ne pas interrompre la continuité des promenades et permettre l'entretien des rus de Croul Cul et de la Reneuse par le SIAERBB,

**DEMANDE** des précisions quant au rétablissement du chemin servant à l'entretien des deux voies ferroviaires (LGV et CDG express),

**DEMANDE** que des mesures compensatoires soient prévues en priorité sur le territoire communal notamment sur les propriétés SNCF situées dans et autour du Bois du Moulin des Marais, au sein de la cité des Cheminots mais également le long des rus conformément à la demande du conseil départemental 77, les mesures compensatoires devant se situer le plus proche possible du projet pour répondre à une cohérence territoriale selon les préconisations des documents de référence des services de l'Etat

**DEPLORE** le manque de transparence par la fragmentation des dossiers présentés et la non communication des études complémentaires demandées par la ville (impact du projet intégrant tous les dévoiements des réseaux).

**DEPLORE** que la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France (DRAC) n'ait pas prescrit un diagnostic archéologique compte tenu des emprises concernées sur notre territoire et repérées au plan des sites archéologiques annexé au PLU, alors que des fouilles avaient été prescrites en 2015. En effet, le Préfet de Région, par réexamen, n'a pas jugé que le projet était susceptible d'affecter le patrimoine archéologique.

**DEMANDE** que le dossier soit complété par une cartographie superposant la localisation précise de tous les ouvrages prévus dans le cadre de la liaison CDG express (lignes, ponts, bassins de rétention, rétablissement de chemins) par rapport aux emprises expropriées,

**DEMANDE** que le projet Charles de Gaulle Express fasse l'objet d'une étude préalable agricole en vue de proposer des mesures de compensation collective pour consolider l'activité agricole

**S'INTERROGE** sur la pertinence d'avoir écarté des emprises à acquérir, la zone de délaissé entre le terrier et la Ligne à Grande Vitesse alors que des ouvrages ou des mesures compensatoires découlant de la ligne Charles de Gaulle Express sont prévues sur ladite parcelle.

**EXIGE** la transmission du coût global de cette opération et son mode de financement ainsi que l'ensemble des éléments demandés par la ville comme l'étude de trafic pour mesurer les nuisances sonores pour les riverains et apprécier l'impact de ces circulations sur nos voiries et chemins.

**RAPPELLE** son opposition au projet aux motifs suivants :

- Un projet inaccessible aux Franciliens du fait du tarif prohibitif du billet (entre 24 et 29 € le trajet),
- Un projet allant à l'encontre des besoins des usagers des transports collectifs publics (poursuite de l'amélioration du RER B et de la ligne K, création de la ligne 17...),
- Un plan de financement obscur captant d'importants capitaux publics laissant en suspens les investissements prévus sur nos réseaux routiers et ferrés.

**DENONCE** l'absence d'organisation par le maître d'ouvrage d'une réunion publique officielle à Mitry-Mory pourtant lourdement impactée par le projet.

Et ont, les membres présents, signé au registre.

Pour extrait conforme,  
Charlotte BLANDIOT-FARIDE

Maire de Mitry-Mory



---

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Melun dans un délai de deux mois à compter de son affichage et de sa transmission au contrôle de légalité.