

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
PORTANT SUR

**LA REALISATION DU PROJET
D'AMENAGEMENT DE LA LIAISON MASSY - VALENTON SECTEUR OUEST
SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES
D'ANTONY, RUNGIS, MASSY ET WISSOUS**

ENQUETE PUBLIQUE

- préalable aux travaux,
- à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointes
- portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony, Wissous et Rungis
- de commodo et incommodo relative à la suppression du passage à niveau n°9 de Fontaine-Michalon à Antony

Enquête Publique du lundi 1^{er} juin 2015 au vendredi 10 juillet 2015

DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Novembre 2015

La Commission d'enquête

JL PERROT	Président
Y MAËNHAUT	Titulaire
P BARBER	Titulaire
J HAZAN	Suppléant

SOMMAIRE

1	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET PRESENTE PAR SNCF RESEAU	3
1.1	PREAMBULE.....	3
1.2	EVALUATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION.....	3
1.3	LE CONTEXTE.....	4
1.4	L'OPERATION PRESENTE T'ELLE CONCRETEMENT UN CARACTERE D'INTERET PUBLIC ?.....	5
1.5	QUELS SONT LES AVANTAGES ET LES INCONVENIENTS DU PROJET ?.....	7
1.5.1	Les avantages :	7
1.5.2	Les inconvénients	7
1.6	LES AVANTAGES DE L'OPERATION COMPENSENT-ILS SES INCONVENIENTS ?.....	8
1.7	LE COUT DE L'OPERATION EST T'IL EN RAPPORT AVEC LES AVANTAGES ESCOMPTEES POUR LA COLLECTIVITE?.....	9
1.8	CONCLUSIONS SUR L'ANALYSE BILANCIELLE.....	9
2	CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	10
2.1	SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	10
2.2	SUR LE DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE	11
2.3	SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	12
2.4	SUR LE PROJET	12
2.5	SUR LE PROCES VERBALE DE SYNTHESE.....	13
2.6	SUR LE MEMOIRE EN REPONSE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE.....	13
2.7	SUR L'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION	14
3.	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET DE DUP	14

1 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET PRESENTE PAR SNCF RESEAU

1.1 PREAMBULE

Le projet entre dans la catégorie d'aménagement n°5 de l'article R122-2 du code de l'environnement « Infrastructure ferroviaire – Voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, à l'exclusion des voies de garage » soumise à étude d'impact. Il fait donc l'objet d'une enquête publique au titre de l'article L.123- 2 du code de l'environnement.

Le projet d'aménagement de la liaison Massy-Valenton secteur Ouest et de suppression du passage à niveau n°9 nécessitant par ailleurs la maîtrise foncière, il requiert également une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique au titre de l'article L.11-1 du code de l'expropriation. Dans ce contexte, l'enquête publique qui est menée l'est dans le cadre du code de l'environnement, articles L.123.1 et suivants.

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

La présente enquête publique est ainsi relative :

- à la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement de la liaison Massy-Valenton,
 - à la suppression du passage à niveau n°9 : procédure « *de commodo et incommodo* », en application de l'article 3 de l'arrêté du 18 mars 1991 et de la circulaire du 20 août 1825 du Ministre de l'Intérieur,
 - à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony (92), Wissous (91) et Rungis (94),
 - à la maîtrise foncière des terrains en dehors des emprises ferroviaires nécessaire à la réalisation des travaux en application de l'article R.11-19 du code de l'expropriation : enquête parcellaire.
- Par ailleurs, le projet concerne trois départements : les Hauts-de-Seine, l'Essonne et Val de Marne.

En conséquence, il a donné lieu à un arrêté inter préfectoral. L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique est le **préfet des Hauts-de-Seine**, désigné après décision conjointe des trois préfets concernés.

1.2 EVALUATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION

Par l'arrêt d'Assemblée du 28 mai 1971 dit "Ville nouvelle Est", le Conseil d'Etat a approfondi son contrôle de l'utilité publique d'une opération, en développant la théorie du bilan qui a été introduite dans la jurisprudence.

Elle permet au juge de l'excès de pouvoir, d'apprécier les coûts et les avantages d'une opération d'aménagement pour déterminer si elle présente une Utilité Publique (C.E. ASS. 28 mai 1971 Ministre de l'Equipement et du Logement c/fédération de défense des personnes concernées par le projet actuellement dénommé Ville nouvelle Est, n° 78825).

Ainsi, l'avis qui doit être rendu dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) doit s'appuyer sur un bilan qui doit permettre de conclure, si dans l'opération objet de l'enquête, l'intérêt général l'emporte ou non sur les intérêts particuliers.

Il doit prendre en compte les éléments suivants :

A : l'opération présente t'elle concrètement un caractère d'intérêt public ?

B : Quels sont les avantages et les " inconvénients recensés ?

C : Les avantages de l'opération compensent t'ils ces inconvénients ?

D : Le coût de l'opération est-il en rapport avec les avantages attendus pour la collectivité ?

1.3 LE CONTEXTE

Les riverains concernés, les associations et plus largement tous les acteurs intéressés par le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton secteur Ouest se sont fortement mobilisés durant l'enquête pour faire connaître leur intérêt ou leur désaccord à l'égard de l'opération.

Le millier d'observations, remarques, contributions et avis recueillis par la Commission d'enquête peut être analysé sous deux angles: celui de la protection des riverains de la ligne, de la préservation de l'environnement et du cadre de vie des habitants concernés par le projet, et celui de la sécurité ferroviaire et de l'intérêt général porté par le projet au regard de la mobilité et de l'aménagement du territoire. C'est le résultat du bilan avantages/inconvénients de ces critères que doit découler la conclusion définitive à tirer de l'enquête publique.

A l'évidence, la ligne SNCF Massy-Valenton existe depuis plus d'un siècle et chaque jour, une centaine de trains circulent sur ses voies en émettant des nuisances phoniques, vibratoires et des atteintes visuelles au milieu urbain traversé. Malgré les positions des nombreux riverains qui affichent leur opposition à toute amélioration de la situation actuelle, toute démarche de nature à résorber tout ou partie de ces nuisances paraît aller de soi et est conforme aux orientations actuelles en matière d'environnement.

La mixité de trafic ferroviaire supporté par la ligne SNCF Massy-Valenton est dénoncée comme étant une source d'incidents et de retards qui nuisent à la fluidité et à la régularité des trains. TAGV, rames RER C, convois de fret empruntent cette ligne où sur certaines sections les circulations se font sur une voie unique avec des raccordements à niveau sur les voies principales ce qui peut conduire, en cas d'incidents majeurs, à des faces à faces. Certes, cette situation dure depuis plus de 25 ans sans conséquences graves à déplorer mais elle n'est pas soutenable car elle met en cause la sécurité directe des milliers d'usagers qui transitent, chaque jour, sur la ligne.

Un projet d'interconnexion sud a été inscrit au programme des grands travaux du réseau TGV national afin de permettre le contournement de l'Ile-de-France par le sud par des voies dédiées et à grande vitesse. Ce projet programmé initialement à l'horizon 2025 a été reporté au-delà de 2030 suite au rapport de la commission "Mobilité 21" présidée par le Député Duron. De ce fait, le caractère provisoire des aménagements de la ligne SNCF Massy-Valenton se trouve confirmé dans la durée et, sans négliger en aucune façon le droit des riverains de la ligne à disposer des meilleures conditions de cadre de vie et d'existence, la Commission d'enquête estime que ce différé de programmation est une raison supplémentaire majeure pour engager des travaux permettant de supporter une situation qualifiée de transitoire et non plus de provisoire.

L'actualité récente rappelle la nature accidentogène des passages à niveau. Il est indéniable que tout dispositif de ce genre représente par nature un réel danger même si, dans le cas du PN 9 de

Fontaine Michalon, on ne recense aucun accident grave ou mortel depuis de nombreuses années. La disparition de tels points de conflits rail/route s'inscrit d'ailleurs dans une démarche nationale de résorption des passages à niveau. La suppression du PN n°9 de Fontaine Michalon répertorié parmi les plus dangereux d'Ile-de-France de par le moment trains/voitures est qualifiée de prioritaire.

Concernant le passage à niveau N° 9 de Fontaine Michalon, le programme d'aménagements de la ligne SNCF Massy-Valenton constitue une opportunité pour améliorer une situation qui n'est pas également, soutenable dans la durée même dans l'hypothèse où le niveau de trafic ferroviaire viendrait à stagner, voire à diminuer. Pour autant il s'agit de rechercher et d'adopter la solution technique la meilleure à la fois au plan routier et au plan du maintien optimum des activités domestiques et commerciales du secteur concerné.

Manifestement, la démarche de concertation conduite depuis plusieurs années autour du projet n'a pas répondu aux attentes. Les positions prises à priori, la méconnaissance du projet et des éléments du dossier d'enquête voire la désinformation maintes fois constatées lors des entretiens durant les permanences, essentiellement celles tenues à Antony, font penser que la mobilisation des habitants ne s'est pas toujours faite sur des bases objectives. Toutefois la Commission d'enquête se borne à ce constat se référant à ce qui se passe souvent pour des opérations comme la suppression de passages à niveau ou la protection acoustique de riverains qui plus généralement font consensus après quelques ajustements.

1.4 L'OPERATION PRESENTE T'ELLE CONCRETEMENT UN CARACTERE D'INTERET PUBLIC ?

La ligne du réseau ferré national reliant Massy à Choisy-le-Roi est un élément de la grande ceinture autour de Paris. Elle est depuis plus de 25 ans un élément de liaison entre la ligne LGV Atlantique sud à Massy avec la ligne LGV sud-est à Valenton. Elle est empruntée depuis 1986 par les TAGV Rouen-Lyon et depuis 1991 par les TAGV reliant Rennes et Nantes à Lyon, Lille et Strasbourg. C'est donc un maillon essentiel du réseau des TAGV Inter secteurs. En desservant la gare de Massy, on dispose d'une offre de connexion entre la grande couronne sud de l'Ile de France et les grandes agglomérations de province sans avoir à passer par Paris.

Le raccordement des lignes TAGV sur la ligne Massy-Valenton est actuellement assuré par une **voie unique** et des franchissements de voies à niveau, empruntée dans les deux sens par les rames TGV de voyageurs ce qui représente une source potentielle d'accidents graves au cas où deux trains viendraient à se percuter face à face. Cette situation est une source constante d'irrégularités se répercutant par un effet amplificateur et propagateur de retards sur les circulations bien au-delà de la région Ile-de-France. Structurellement ces dispositions sont fragiles, non durables et toute amélioration de la situation actuelle reste très limitée en l'absence des travaux d'aménagement prévus.

Concernant la ligne RER C qui emprunte également la liaison Massy-Valenton secteur Ouest, c'est la seule portion de ligne RER C de grande couronne qui entre Pont-de-Rungis et Massy n'assure pas de desserte au ¼ heure en heure de pointe. Là également, l'adoption de ce niveau de fréquence n'est pas envisageable en l'absence des aménagements prévus au projet mis à l'enquête. Le doublement de la fréquence du RER C est d'ailleurs prévu au schéma directeur du RER C approuvé en 2009. C'est un élément nécessaire au développement économique des pôles d'emplois desservis par la ligne en particuliers ceux proches d'Orly et de Rungis. Le renforcement du maillage des réseaux de transport en commun paraît de nature à accroître le transfert modal des déplacements dans une zone où la voiture demeure le mode dominant.

Le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton prévoit également la suppression du passage à niveau N°9 de Fontaine Michalon à Antony, classé en second sur la liste des passages à niveau préoccupants et prioritaires. Sa suppression est donc prévue au titre du programme de sécurisation national et ce, indépendamment de tous travaux sur la ligne ferroviaire. L'augmentation du nombre de TAGV envisagée après travaux et le passage au ¼ heure de la fréquence des RER C ne peuvent qu'accentuer l'effet de coupure dans le quartier de Fontaine Michalon à Antony et accroître la probabilité d'accidents. Le projet Massy-Valenton est l'occasion de mutualiser tout un ensemble de travaux, d'en faciliter la réalisation au bénéfice des riverains concernés et de donner une solution à un réel problème de sécurité routière et ferroviaire.

Un important programme de protection acoustique fait partie intégrante du projet. Il prévoit la construction de 4 200 ml d'écrans anti bruit, de merlons ainsi que la pose de dispositifs anti vibratiles sur les sections de voies nouvelles. Même dans la situation actuelle, les riverains concernés ont droit à la meilleure protection phonique de leur environnement. Le projet constitue une opportunité pour assurer une protection légitime et la plus efficace possible eu égard à la situation actuelle et surtout aux évolutions prévisibles.

Ainsi au sens de la Commission d'enquête et sans être exhaustifs, cette opération vise à :

- Supprimer un point de conflit ferroviaire majeur sur la branche à voie unique de raccordement des TAGV à la ligne Massy-Valenton,
- Améliorer la régularité des TAGV inter secteurs et des RER C,
- Dégager pour une période transitoire un plus grand nombre de sillons disponibles par jour pour les TAGV Inter secteurs mais dans des limites bien définies,
- Autoriser la fréquence au ¼ d'heure du RER C ente Pont-de-Rungis et Massy,
- Fermer le passage à niveau N°9 de Fontaine Michalon et assurer un franchissement routier par un passage inférieur pour voiture et un passage affecté aux circulations douces,
- Densifier l'offre de transport et le maillage des réseaux afin d'accroître l'accessibilité aux secteurs d'activités du territoire, de faciliter le transfert modal,
- Permettre au RER C de jouer pleinement son rôle dans le réseau de transport collectif, conformément aux prescriptions de son schéma directeur approuvé en 2009.
- Réaliser un programme de protection acoustique dimensionné à partir d'hypothèses de vitesse et de trafic maximalistes pour garantir aux riverains concernés des conditions satisfaisantes de préservation de leur environnement.
- Accompagner le développement économique et la compétitivité des territoires desservis et en particulier des pôles d'emplois.

L'opération présente un caractère d'intérêt public incontestable.

1.5 QUELS SONT LES AVANTAGES ET LES INCONVENIENTS DU PROJET ?

1.5.1 Les avantages :

Parmi tous les avantages sur lesquelles elle fonde naturellement son avis en balance avec les inconvénients qui seront recensés au paragraphe suivant, la Commission d'enquête retient que le projet permet de :

- Supprimer un point noir de circulation ferroviaire potentiellement source d'accidents graves représenté par l'existence de la voie unique de raccordement et les cisaillements à niveau TAGV / RER C et entraînant de ce fait de fréquentes perturbation de trafic,
- Améliorer la régularité et la robustesse de la ligne pour les TAGV et les RER C,
- Optimiser les temps de parcours des TAGV souvent ralentis ou arrêtés à cause de la configuration de la ligne ou de situations dégradées,
- Accroître la capacité de la ligne et de disposer d'une part de 4 sillons par heure et par sens au lieu de deux pour les RER C et d'autre part de 3 sillons au lieu de deux par heure et par sens pour les TAGV,
- Doubler de ce fait, au moins en heure de pointe, la fréquence des RER C entre Pont-de-Rungis et Massy et mettre ainsi la ligne en conformité avec son schéma directeur approuvé en 2009,
- Harmoniser au ¼ heure la grille horaire de la ligne RER C qui, dans la section Pont-de-Rungis-Massy, demeure la seule portion de ligne RER C en Ile-de-France à ne fonctionner qu'à la fréquence d'un train par ½ heure et par sens,
- Densifier l'offre de transport en faveur des zones desservies, accroître l'accessibilité aux transports en commun et faciliter le transfert modal avec un meilleur maillage avec les autres moyens collectifs de déplacement,
- Améliorer l'accès aux pôles d'activité des bassins d'emplois desservis, développer un accès rapide vers ces bassins d'emplois de plusieurs dizaines de milliers d'emplois qui demandent une offre de transport toujours plus diversifiée,
- Figurer une solution technique permettant de supprimer le passage à niveau N°9 de Fontaine Michalon à Antony qui, du fait de son moment, est recensé parmi les priorités du programme de sécurisation national des passages à niveau et conjuguer ainsi les travaux correspondants de déviation de la route et de construction d'un passage pour les circulations douces avec ceux de l'aménagement de la ligne ferroviaire Massy-Valenton,
- Accompagner l'opération et la compléter par la réalisation d'un programme de protections acoustiques élaboré en application de la réglementation en matière d'acoustique et d'un programme de protection complémentaire pour une protection performante des riverains. Fondé sur des hypothèses maximalistes de vitesse et de circulation des trains et après expertise, ce programme s'avère en capacité d'assurer un niveau de protection acoustique largement conforme aux exigences et obligations réglementaires.

1.5.2 Les inconvénients

De nombreux inconvénients ont été mis à jour et soulignés au cours de l'enquête publique. Certains de ces inconvénients sont parfois pénalisants pour les riverains et le maintien des activités locales.

Il s'agit :

- De l'augmentation du nombre de passages de trains TAGV et RER C multipliant de ce fait la répétition des nuisances phoniques et vibratoires même ramenées de par les mesures de protection proposées à un niveau réglementaire et le ressenti aggravé d'une situation d'inconfort presque permanent,
- Des nuisances occasionnées par les différents chantiers (bruit-vibrations-poussières et en particulier en matière d'excavation, de stockage et d'évacuation des déchets et terres excédentaires),
- Des gênes occasionnées aux commerces de proximité situés près du passage à niveau N°9 de Fontaine Michalon qu'il est prévu de supprimer et des difficultés provisoires de stationnement qui risquent d'en découler,
- Du recours, techniquement obligatoire, à des protections de façades sur des immeubles dépassant R+2 ce qui n'apporte qu'un confort relatif aux riverains habitant en étages élevés et qui constitue un risque possible de dévaluation des biens en question.

1.6 LES AVANTAGES DE L'OPERATION COMPENSENT-ILS SES INCONVENIENTS ?

Le Conseil d'Etat a considéré « qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente ».

Par ce raisonnement, il met désormais en balance les avantages du projet avec ses inconvénients, qu'il s'agisse de son coût, de ses répercussions sur l'environnement ou ses conséquences sur la propriété privée.

Il n'apparaît pas à la Commission d'enquête d'intérêt social majeur justifiant le refus d'Utilité publique de ce projet, dès lors que les terrains d'assiette de l'opération appartiennent en quasi-totalité au porteur du projet, les autres représentant de très faibles atteintes au foncier privé ou public.

Les emprises nécessaires à l'opération ne semblent pas aller à l'encontre d'intérêts privés ou publics susceptibles de remettre en cause intérêt particulier/ intérêt collectif.

Néanmoins, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony, de Wissous et de Rungis sera nécessaire afin de modifier des prescriptions dans les documents d'urbanisme de ces collectivités autorisant la mise en place des protections acoustiques prévues au projet.

Ainsi, la Commission d'enquête estime que l'opération ne porte pas d'atteintes excessives à la propriété privée, au sens propre, tout en étant consciente que certains biens riverains risquent d'être l'objet d'une certaine dévaluation du fait de l'accroissement des fréquences de passage et donc du bruit.

Il n'apparaît pas à la Commission d'enquête que soient menacés les intérêts de la santé publique ni ceux de l'environnement au point de pouvoir justifier un refus de la Déclaration d'Utilité Publique.

1.7 LE COUT DE L'OPERATION EST T'IL EN RAPPORT AVEC LES AVANTAGES ESCOMPTEES POUR LA COLLECTIVITE?

L'appréciation du coût financier par la Conseil d'Etat permet à celui-ci d'introduire dans la notion d'Utilité Publique le concept économique de rentabilité.

La règle du bilan coût/avantages s'impose pour tout projet susceptible de porter atteinte à l'environnement, critère souvent mentionné dans les avis formulés lors de l'enquête. Les coûts financiers, environnementaux, sociaux et les atteintes à la propriété ne doivent pas être supérieurs à l'utilité que présente l'opération.

Le coût total du projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton est évalué à 217 M€ aux conditions économiques de janvier 2010 dont 126 M€ pour la partie Ouest objet de la présente enquête. Cette estimation comprend la suppression du passage à niveau de Fontaine Michalon et la nouvelle voie à quai en gare de Massy.

Le projet Massy-Valenton est inscrit au contrat de plan Etat-région signé le 16 février 2015. Toutefois les modalités de financement de la suppression du PN N°9 et des protections complémentaires ne sont pas arrêtées complètement.

Bien que la Commission d'enquête ne soit pas en mesure d'apprécier le détail des coûts annoncés, elle a toutefois souhaité pouvoir établir une comparaison avec des solutions d'enfouissement des voies TAGV et du RER C- pages 2 et 29 du mémoire en réponse, solution très souvent réclamée dans les avis émis lors de l'enquête.

Une solution d'encaissement des voies LGV et du RER C, uniquement entre Massy et la RD 920, y compris la suppression du PN N°9, est évaluée à 150 M€, hors coût d'adaptation des gares et la faisabilité de l'opération n'est pas avéré au stade actuel des études du fait de la topographie du terrain.

L'enfouissement des voies LGV et du RER C uniquement entre Massy-Verrières et Pont de Rungis est évaluée à 200 M€ pour une variante en tranchée et la solution en tunnel à 300 M€, hors coût d'adaptation ou de mise en souterrain des gares mais suppression du PN N°9 compris. Là encore la faisabilité de ces variantes reste à confirmer.

Enfin, une solution en tunnel de Massy à Pont-de-Rungis selon un tracé direct uniquement destinée aux TAGV se chiffre à 800 M€ avec 6 à 7 ans de travaux.

La Commission d'enquête constate que toutes ces solutions sont certes des solutions alternatives aux protections phoniques envisagées mais qu'elles sont hors d'échelle par rapport aux objectifs recherchés et à leur phasage dans un délai acceptable contrairement à la solution mise à l'enquête qui ne modifie pas les fonctionnalités urbaines, engendre des impacts supportables sur l'exploitation de la ligne actuelle avec une réalisation possible sur 3 ou 4 ans. Pour la Commission d'enquête, le programme de protection acoustique proposé est estimé être à hauteur des enjeux acoustiques du secteur.

1.8 CONCLUSIONS SUR L'ANALYSE BILANCIELLE

Au terme de cette analyse bilancière et des différents critères qui sous-tendent la caractéristique d'utilité ou de non utilité publique du projet soumis à l'enquête, la Commission d'enquête considère que sous la condition expresse de lever les réserves détaillées ci-après dans ses conclusions les avantages que présente le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton

secteur Ouest l'emporteront sur les inconvénients qu'il génère et justifieront l'utilité Publique de l'opération et sa réalisation.

2 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

2.1 SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

A l'issue d'une enquête ayant duré 40 jours, constatant que:

- les termes des arrêtés inter préfectoraux qui ont organisé l'enquête ont été respectés,
- l'enquête publique a été annoncée par un avis publié dans des journaux habilités à recevoir les annonces légales et judiciaires :
Le Parisien, éditions des Hauts de Seine, du Val de Marne et de l'Essonne,
Les Echos et le Républicain,
15 jours avant le début de l'enquête, par les soins de la préfecture des Hauts de Seine.
Ces publications ont été répétées dans les 8 premiers jours de l'enquête dans les mêmes journaux.
- à l'occasion de leurs permanences, les membres de la Commission d'enquête ont constaté la présence de la publicité par affichage aux mairies, lieux des permanences,
- au-delà de la publicité réglementaire, une publicité a été faite auprès du public dans les 4 communes, lieux de permanences,
- l'avis d'enquête a été mis en ligne sur le site de la préfecture des Hauts de Seine ainsi que sur divers sites locaux (mairies, maître d'ouvrage),
- le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public dans les 4 mairies, désignées comme lieux de permanences pendant la durée de l'enquête ainsi qu'à la Médiathèque Arthur Rimbaud d'Antony comme indiqué par l'arrêté du 29 avril 2015 qui a défini les modalités de l'enquête,
- des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 4 mairies, désignées

comme lieux de permanences pendant la durée de l'enquête et à la médiathèque Arthur Rimbaud,

- les commissaires enquêteurs titulaires, membres de la commission d'enquête, ont tenu 20 permanences prévues pour recevoir le public,
- Une réunion publique s'est tenue le 29 juin 2015,
- la Commission d'enquête n'a à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber notablement le bon déroulement de l'enquête publique,
- les registres d'enquête ont été tous à disposition de la commission d'enquête le vendredi 10 juillet à 18 h 00 pour certains et à compter du samedi 11 juillet 2015 pour les registres déposés à Massy, Wissous et Rungis,
- la Commission d'enquête s'est réunie 4 fois en séance plénière afin de dresser un bilan d'étape de l'enquête et de préparer les échéances suivantes dont la réunion publique,

2.2 SUR LE DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE

- le dossier d'enquête comporte les pièces requises par la loi,
- l'examen de ce dossier par la Commission d'enquête montre que, bien qu'étant extrêmement lourd et complexe, il est néanmoins compréhensible par un public non averti,
- le porteur du projet a répondu de manière exhaustive aux remarques de l'Autorité Environnementale.
- le dossier a été mis en ligne sur le site de la préfecture des Hauts de Seine ainsi que sur celui du maître d'ouvrage,
- une enquête publique avait été ordonnée en 2014 puis suspendue en novembre 2014,

- le dossier a été mis à jour entre la 1^{ère} enquête et l'enquête finale de 2015 afin de prendre en compte des éléments nouveaux intervenus durant cette période comme le changement de RFF en SNCF Réseau,

2.3 SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

- le public a consigné dans les registres ou fait parvenir par courrier 851 annotations et 28 courriers,
- la Commission d'enquête a examiné chacune des annotations et chacun des courriers et les a recensés dans un document de synthèse,
- Les très nombreuses contributions des personnes qui se sont déplacées pour prendre connaissance du dossier d'enquête et/ou qui ont fait parvenir leur avis soit sous forme de mention et d'observation dans les registres ou de documents écrits à l'intention de la Commission d'enquête, soit lors d'un entretien personnel avec l'un de ses membres, remettent parfois en cause le fondement de la Déclaration d'Utilité Publique et révèlent des inquiétudes récurrentes nécessitant des réponses techniques complémentaires et/ou des engagements de la part du porteur du projet.

2.4 SUR LE PROJET

- Rappelons qu'il s'agit d'un projet concernant la ligne ferroviaire n°985000 du Réseau Ferré National entre Massy et Choisy-le-Roi faisant partie de la grande ceinture ferroviaire autour de Paris qui permet de connecter entre elles, sans passer par Paris, les lignes ferroviaires radiales reliant la capitale aux régions de Province,
- Qu'elle assure aussi depuis le début les années 90 une fonction de liaison entre lignes à grande vitesse : la LGV Atlantique à l'Ouest, avec un raccordement au niveau de la gare de Massy TGV, et la LGV Sud-Est avec un raccordement à Valenton,
- Cette ligne voit passer essentiellement trois types de trafic :
 - des TAGV (Trains Aptés à la Grande Vitesse) dit « inter secteurs »

Ce sont des TAGV «Province/Ile-de-France/Province» qui relient les agglomérations de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France (Rennes, Nantes, Bordeaux,...) au reste du réseau à grande vitesse vers le Nord, l'Est et le Sud-Est de la France (Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille,...), en desservant les gares TGV franciliennes (Massy TGV, Marne-la-Vallée TGV, Roissy TGV),
 - des RER C du réseau Transilien
Ce sont les RER C de la branche Massy Palaiseau / Paris via Pont-de-Rungis et Choisy-le-Roi,

- des trains de fret essentiellement concentrés sur la partie Est de la ligne.

2.5 SUR LE PROCES VERBALE DE SYNTHESE

- la Commission d'enquête a remis le 29 juillet 2015 un procès-verbal de synthèse au porteur du projet,
- ce procès-verbal de synthèse résume chacune des annotations et courriers reçus,
- en outre, une copie des annotations et courriers était jointe à ce procès-verbal de synthèse afin que le porteur de projet soit complètement informé,
- la Commission d'enquête a jugé utile et nécessaire de poser 10 questions complémentaires,
- ces questions concernent :
 - ⇒ La confirmation de la non qualité de « point noir » de ce tronçon de la ligne RER C,
 - ⇒ L'articulation de ce tronçon de la ligne C avec les nouveaux projets maillant le sud parisien,
 - ⇒ Les éléments visant à ne pas enterrer totalement ce tronçon,
 - ⇒ Les éléments permettant d'appréhender l'importance du bassin d'emploi le long de ce tronçon,
 - ⇒ La liste des points « bloquants » apparus au cours de la phase de concertation,
 - ⇒ La possibilité de doubler les fréquences sur ce tronçon sans travaux,
 - ⇒ Les fondements juridiques de l'abandon de la voie de réserve du RER B,
 - ⇒ L'impact commercial de la suppression du PN9,
 - ⇒ Le découpage du planning de travaux envisagé.
 - ⇒ Le programme de protections acoustiques et vibratoires.
- la Commission d'enquête a précisé au porteur du projet qu'il n'avait pas obligation de répondre à ce procès-verbal de synthèse,

2.6 SUR LE MEMOIRE EN REPONSE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE

- le porteur du projet a remis à la commission d'enquête le 29 octobre 2015, un mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse,

- SNCF Réseau a répondu à toutes les interrogations de la Commission d'enquête et à celles du public sous forme thématique par l'intermédiaire des 10 questions formulées dans le procès-verbal de synthèse par la Commission d'enquête

2.7 SUR L'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION

La Commission d'enquête déplore que la Commission Mobilité 21 ait reportée au-delà de 2030 la programmation de la liaison à grande vitesse interconnexion qui constitue l'unique solution durable d'interconnexion du réseau TGV national au sud de l'Ile-de France. Elle est sensible aux nombreuses interrogations et suspensions qui en ont résulté quant à la crédibilité des propositions faites par le porteur du projet.

Ceci étant, la liaison ferroviaire Massy-Antony existe, elle constitue une source de fragilité du fait de ses conflits de circulation et elle demeure en l'absence d'autres solutions alternatives, un maillon indispensable à l'exploitation des TAGV inter secteurs.

Par référence à l'analyse bilancielle développée au paragraphe précédent, la Commission d'enquête estime que l'utilité publique de l'opération d'aménagement de la liaison Massy-Valenton secteur Ouest et sa réalisation sont pleinement justifiés.

Elle recommande vivement au porteur du projet de tout mettre en œuvre pour limiter les impacts négatifs des chantiers et d'instaurer un réel dispositif d'information et de concertation avec les riverains, les commerçants et les acteurs du territoire.

3. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET DE DUP

En conséquence, après avoir délibéré et à l'unanimité,

la Commission d'enquête émet un

AVIS FAVORABLE

à la poursuite de la procédure visant à déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux d'aménagement et protections de la ligne Massy-Valenton secteur Ouest,

Sous les 4 réserves assujettissant son avis et mentionnées ci-après :

Réserve N° 1 : Que les hypothèses dites maximalistes de trafic et de vitesse adoptées pour le dimensionnement des mesures de protections acoustiques réglementaires et complémentaires soient associées à la Déclaration d'Utilité Publique comme étant des critères de référence à ne jamais dépasser pour l'élaboration des modalités d'exploitation de la ligne Massy-Valenton secteur Ouest.

Réserve N°2 : Que soit rendu contractuel au titre de la Déclaration d'Utilité Publique et que soit mis en œuvre dans son intégralité le programme de protection acoustique complémentaire

ainsi que les diverses mesures mentionnées au paragraphe 10.5, page 92 du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.

Réserve N°3 : Que soit rendu contractuel au titre de la déclaration d'Utilité Publique et que soient mis en œuvre les engagements de SNCF Réseau concernant l'organisation, la gestion des chantiers et les diverses mesures mentionnées au paragraphe 9.8, page 73 du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.

Réserve N°4 : Que le maître d'ouvrage, dans le cadre de la suppression du passage à niveau N° 9, prennent toutes les dispositions nécessaires permettant la reconstitution, de l'ordre, de 36 places de stationnement situées au plus proche des commerces du quartier de Fontaine Michalon à Antony, visant ainsi à compenser la disparition des places de parking existant au sud des voies ferrées.

Fait à La Garenne-Colombes le 18 novembre 2015

La Commission d'enquête

Monsieur Jean Louis PERROT
Président de la Commission

Monsieur Yves MAËNHAUT
Commissaire titulaire

Monsieur Pierre BARBER
Commissaire titulaire

