

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<sup>er</sup> juin 2015 au vendredi 10 juillet 2015

**SUPPRESSION DU PN 9 DE FONTAINE - MICHALON**

**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

<b>1. PREAMBULE.....</b>	<b>3</b>
<b>2. CADRE REGLEMENTAIRE.....</b>	<b>3</b>
<b>3. SITUATION .....</b>	<b>3</b>
<b>4. OBSERVATION DU PUBLIC .....</b>	<b>4</b>
<b>5. REPONSE AU PV DE SYNTHESE.....</b>	<b>4</b>
<b>6. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE .....</b>	<b>5</b>
6.1 SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	5
6.2. SUR LE DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE .....	6
6.3. SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC .....	7
6.4. SUR LE PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU .....	7
6.5. SUR LE PROCES VERBALE DE SYNTHESE.....	7
6.6. SUR LE MEMORANDUM EN REPONSE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE .....	8
<b>7. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....</b>	<b>9</b>



## 1. PREAMBULE

La Commission d'enquête a noté que ce projet de suppression du passage à niveau N°9 à Fontaine-Michalon s'inscrit dans le cadre plus large de l'enquête publique unique, préalable aux travaux, préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointes, nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement de la liaison Massy – Valenton secteur Ouest sur le territoire des communes d'Antony (92), de Rungis (94), de Massy et de Wissous (91), portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony, de Wissous et de Rungis.

Il constitue un aménagement connexe au projet d'aménagement de la liaison Massy Valenton.

## 2. CADRE REGLEMENTAIRE

L'article 3 de l'arrêté du 18 mars 1991 prévoit que : « toute création ou suppression de passage à niveau, ainsi que tout changement ou mise en place d'équipements, tels que définis aux articles 9 à 22 du présent arrêté, pour un passage à niveau existant, sont autorisés par un arrêté préfectoral ».

## 3. SITUATION

Le **Passage à Niveau n°9 (PN n°9)** est situé sur la commune d'Antony dans le quartier de Fontaine-Michalon au croisement d'une voie communale, la rue Mirabeau, et de la ligne 985000 du Réseau Ferré National Massy-Choisy-le-Roi.

La ligne 985000 du Réseau Ferré National entre Massy et Choisy-le-Roi fait partie de la grande ceinture ferroviaire autour de Paris, qui permet de relier entre elles, sans passer par Paris, les lignes ferroviaires radiales reliant la capitale aux régions de Province.

Située dans le prolongement de la ligne Versailles-Massy, cette portion de la grande ceinture ferroviaire assure une liaison par le sud de l'agglomération parisienne entre le réseau de la gare Montparnasse (ligne classique de Chartres via Versailles-Chantiers) et celui de la gare d'Austerlitz (Paris-Orléans).

Elle assure aussi depuis le début des 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 dit « inter secteurs » : ce sont des TAGV « Province/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,...).
- des RER C du réseau Transilien de la branche Massy Palaiseau / Paris via Pont-de-Rungis et Choisy-le-Roi.
- un trafic de trains de fret essentiellement concentré sur la partie Est de la ligne. Certains trains assurent en particulier la desserte du site du MIN de Rungis.

Au total environ 105 trains par jour empruntent cette ligne au niveau du passage à niveau de Fontaine-Michalon.

## 4. OBSERVATION DU PUBLIC

Parmi les quelques 1000 observations, courriers et fiches reçus par la Commission d'enquête, plus d'une centaine concernent, plus ou moins directement, ce projet de suppression.

Beaucoup ont rejeté le projet en considérant non son utilité intrinsèque mais le fait qu'il soit intégré à la demande de déclaration d'utilité publique. D'autres, et notamment celles émises par les commerçants locaux, s'inquiètent du risque de diminution importante des échanges commerciaux dus en particulier à la difficulté accrue de stationnement local.

## 5. REPONSE AU PV DE SYNTHÈSE

En réponse au PV de synthèse proposé par la Commission d'enquête et notamment à la question relevant directement de la suppression du passage à niveau N° 9 à Fontaine Michalon, SNCF Réseau a produit le texte suivant :

### Question N°8

*Les avis défavorables émis à l'égard de la fermeture du PN 9 de Fontaine Michalon sont dans la majorité des cas justifiés par un rejet du projet d'ensemble d'aménagement de la ligne et non par un désaccord sur le principe de la suppression du passage à niveau, situation qui pourrait s'expliquer par le fait d'avoir associé DUP et enquête commodo et incommodo. En particulier, les riverains estiment que la suppression du parking va entraîner la disparition de toute activité commerciale dans le secteur.*

*Compte tenu des fortes inquiétudes exprimées à ce sujet lors de l'enquête publique, la Commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de reformuler des mesures compensatoires susceptibles de maintenir l'activité commerciale et en particulier d'examiner comment recréer de l'ordre de 10 à 20 places de stationnement aux abords de la zone concernée.*

### Réponse du porteur du projet

Sur la période de 2010 à septembre 2015, en Ile –de-France, on déplore 18 victimes aux passages à niveau (morts ou blessés graves) dont 10 piétons et 1 cycliste.

Moment du PN9=7500x118=885 000

Avec ce moment de 885 000, ce passage à niveau est classé second en Ile-de-France.

Même si aucun accident n'a été à déplorer sur ce passage à niveau récemment, il a été recensé depuis 1978 : 16 heurts de barrières et 3 collisions avec des trains en 1991, 1997 et 2001.

Le passage à niveau PN9 préoccupant étant déjà équipé d'un système automatique, seule sa suppression permettrait de résoudre le problème de sécurité qu'il pose depuis longtemps et qu'il posera encore davantage avec la mise en service du programme Massy-Valenton.

Le projet Massy-Valenton est également l'occasion de le supprimer en mutualisant les travaux sur le secteur et en diminuant ainsi les nuisances des travaux pour les riverains et les usagers des transports ferrés.

L'historique des études et des concertations rappelées dans le mémoire démontre la volonté constante, depuis 30 ans, de l'Etat et de SNCF de trouver une solution à la suppression de ce passage à niveau considéré comme un des plus préoccupants de l'Ile-de-France et ce en concertation avec les riverains et les collectivités concernées.

Un premier projet présenté dans les années 1980 : Cette solution a été rejetée à l'époque pour l'impact

négatif, tant visuel que sonore, du projet sur les habitations riveraines de la rue de Massy et pour le caractère anxiogène du passage pour les piétons.

De nouvelles solutions présentées en 2006 : Par rapport à la solution précédente, les nouvelles solutions recherchées ont visé à améliorer l'insertion urbaine du rétablissement routier afin d'éviter l'impact sur la rue de Massy et à proposer un passage souterrain plus sécurisant pour les piétons.

Outre le travail sur la variante de base présentée, la concertation a permis d'étudier d'autres variantes de suppression proposées par les participants. Etant donné les impacts sur les circulations ferroviaires, les solutions par encaissement total des voies ferrées ne sont pas réalisables.

Compte tenu des impacts acoustiques et visuels qu'aurait la surélévation de la route, cette solution a été rejetée par de nombreux participants à la concertation.

Au regard de l'ensemble des contraintes environnementales et techniques inventoriées, la variante de boucle courte (variante 1) a été présentée en enquête publique car elle apparaît comme ayant la meilleure insertion et permettant un maintien des fonctionnalités existantes.

Trois propositions de poches de stationnement cumulables ont été identifiées, permettant au total la reconstruction de 36 places de stationnements. Ces propositions sont détaillées et représentées sur le plan figurant aux pages 67 et 68 du mémoire. Il est néanmoins rappelé que SNCF Réseau ne peut se substituer à la ville d'Antony en matière d'aménagement urbain et de voirie routière.

Des engagements en phase travaux (circulation des piétons maintenue devant les commerces, continuité des livraisons aux commerces assurées, création d'un comité de suivi avec les commerçants, le cas échéant mise en place d'un système d'indemnisation des commerçants en fonction de la diminution effective du chiffre d'affaire de chaque commerce en lien avec les travaux).

## 6. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

### 6.1 SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

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

- les termes de l'arrêté préfectoral qui a 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, éditons 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 de permanence,

- 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, <http://www.ligne-massy-valenton.com>, 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, désignés comme lieux de permanences pendant la durée de l'enquête ainsi qu'à la Médiathèque Arthur Rimbaud d'Antony comme indiqué par l'arrêté qui a organisé l'enquête,
- des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 4 mairies, désignés comme lieux de permanences pendant la durée de l'enquête, à la médiathèque Arthur Rimbaud comme indiqué par l'arrêté qui a organisé l'enquête,
- 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 à compter du samedi 11 juillet 2015,
- La Commission d'enquête s'est réunie 4 fois en séance plénière.

## 6.2. 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 qu'il est compréhensible par un public non averti,

- 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,
- le porteur du projet a répondu de manière exhaustive aux remarques de l'Autorité Environnementale.

### 6.3. SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

- Le public a inscrit dans les registres ou fait parvenir par courrier un millier d'annotations et/ou courriers dont plus d'une centaine directement relative au projet de suppression du passage à niveau,
- La Commission d'enquête a examiné chacune des annotations,

### 6.4. SUR LE PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU

- Plusieurs personnes ont rejeté le projet global et donc la suppression du passage sans raison supplémentaire,
- Les commerçants locaux se sont inquiétés des conséquences de cette suppression,
- Le ministère des transports porte un programme national de sécurisation des passages à niveau,
- La sécurité des personnes constitue une priorité absolue,
- Il relève de l'intérêt national que les TAGV, pour une période transitoire, empruntent cette portion de voie commune avec le RER C,

### 6.5. SUR LE PROCES VERBALE DE SYNTHESE

- La Commission d'enquête a remis le 29 juillet 2015 un Procès-Verbal de synthèse au Maître d'ouvrage,
- 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 maître d'ouvrage soit complètement informé,
- La sécurité des personnes constitue une priorité absolue,
- La Commission d'enquête a jugé utile et nécessaire de poser 10 questions complémentaires dont notamment celle relative à la suppression du passage à niveau,
- La Commission d'enquête a précisé au maître d'ouvrage qu'il n'avait pas obligation de répondre à ce Procès-Verbal de synthèse.

## 6.6. SUR LE MEMORANDUM EN REPONSE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE

- Le maître d'ouvrage a fait parvenir à la Commission d'enquête le 29 octobre 2015, un mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse,
- Ce mémorandum présente des éléments de réponse aux questions posées par la Commission d'enquête et notamment sur le projet de suppression du PN 9,
- Cette réponse insiste sur la priorité absolue de la sécurité,
- Ce projet relève de l'intérêt général,
- L'augmentation de fréquence des RER C et donc la fermeture fréquente du passage à niveau tendraient à limiter fortement les possibilités de circulation.

Sur l'ensemble des points ci-dessus, la Commission d'enquête, à l'unanimité, soucieuse de faire avancer le projet, recommande une concertation plus efficace dans le cadre d'une approche plus consensuelle sur ce volet spécifique du dossier. Par ailleurs, elle incite les divers intervenants à considérer l'expérience tirée des suppressions de passages à niveau déjà réalisées notamment sur la ligne B du RER.



## 7. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

En conséquence,

La Commission d'enquête, à l'unanimité, donne un

### **AVIS FAVORABLE**

au projet de suppression du passage à niveau N°9 à Fontaine-Michalon sur la commune d'Antony.

Toutefois, la Commission d'enquête, inquiète des risques de blocage de la mise en œuvre du projet, en cohérence avec son avis sur le projet de déclaration d'utilité publique, soucieuse du maintien de l'activité commerciale soumet son avis à **une réserve** :

L'avis ne pourra être considéré comme favorable qu'après que SNCF Réseau ait pris les dispositions permettant d'associer au projet de déviation de la route la création de suffisamment de places de stationnement (36) afin de maintenir l'activité commerciale locale.

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

