Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE PRÉFET DES HAUTS-DE-SEINE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Direction de la Réglementation
et de l'Environnement
Bureau des Élections et des Libertés Publiques

LE PRÉFET DU VAL DE MARNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Direction des Relations
avec les Collectivités Territoriales
Bureau du Contrôle des Actes d'Urbanisme
et des Procédures d'Utilité Publique

LA PRÉFÈTE DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Direction des Relations
avec les Collectivités Locales
Bureau des Enquêtes Publiques
des Activités Foncières et Industrielles

Arrêté inter-préfectoral DRE/BELP N° 2016-81 **du** 29 juin 2016
portant déclaration d'utilité publique
au bénéfice de SNCF Réseau, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'ANTONY (92), de RUNGIS (94) et de WISSOUS (91), des travaux de réalisation du projet d'aménagement de la liaison Massy Valenton secteur ouest sur le territoire des communes d'ANTONY, de RUNGIS, de MASSY (91) et de WISSOUS

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu le code du patrimoine ;

Vu le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le code des transports ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code du domaine de l'Etat ;

Vu la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

Vu la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social ;

Vu la loi N° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, par laquelle Réseau Ferré de France est devenu SNCF Réseau au 1er janvier 2015 ;

Vu la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;

Vu le décret N° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans le département ;

Vu le décret N° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévue aux articles L 122-1 et L 122-7 du code de l'environnement ;

Vu le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu le décret du 7 novembre 2013 portant nomination de Monsieur Yann JOUNOT en qualité de Préfet des Hauts-de-Seine ;

Vu le décret du 25 septembre 2015 portant nomination de Monsieur Thierry BONNIER en qualité de secrétaire général de la préfecture des Hauts-de-Seine ;

Vu le décret du 17 janvier 2013 nommant Monsieur Thierry LELEU préfet du Val-de-Marne ;

Vu le décret du 8 juillet 2009 portant nomination de Monsieur Christian ROCK en qualité de secrétaire général de la préfecture du Val-de-Marne ;

Vu le décret du 21 avril 2016 portant nomination de Madame Josiane CHEVALIER en qualité de Préfète de l'Essonne ;

Vu le décret du 20 novembre 2014 portant nomination de Monsieur David PHILOT, administrateur civil hors classe, en qualité de sous-préfet hors classe, secrétaire général de la préfecture de l'Essonne ;

Vu l'arrêté N° 2013/367 du 4 février 2013 portant délégation de signature à Monsieur Christian ROCK, secrétaire général de la préfecture du Val-de-Marne ;

Vu l'arrêté N° 2016-PREF-MCP-042 du 6 juin 2016 portant délégation de signature à Monsieur David PHILOT, secrétaire général de la préfecture de l'Essonne, sous-préfet de l'arrondissement chef-lieu ;

Vu l'accord, conformément aux dispositions de l'article R 123-3 du code de l'environnement, entre les préfets des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de l'Essonne pour que le préfet coordonnateur de l'enquête publique soit le préfet des Hauts-de-Seine au motif que la plus importante partie du coût des travaux, du linéaire ainsi que de la complexité du projet se situe sur le territoire du département des Hauts-de-Seine ;

Vu le bilan de la concertation, préalable à l'enquête publique, effectuée au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme et qui s'est déroulée en deux phases : de novembre 2011 à février 2012 et d'octobre 2012 à février 2013, daté du 22 avril 2013 ;

Vu le dépôt du dossier d'enquête par Réseau Ferré de France (RFF), devenu au 1er janvier 2015 SNCF Réseau, dans les préfectures de l'Essonne, du Val de Marne et des Hauts-de-Seine le 20 juin 2013 ;

Vu le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation du projet, composé conformément aux dispositions de l'article R 123-8 du code de l'environnement, comprenant, notamment une étude d'impact conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;

Vu le dossier d'enquête parcellaire, composé conformément aux dispositions de l'article R 131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony (92), de Wissous (91) et de Rungis (94) ;

Vu le dossier d'enquête *de commodo et incommodo* portant sur la suppression du passage à niveau N°9 de Fontaine Michalon à Antony (92) ;

Vu l'avis délibéré de l'autorité environnementale N° Ae 2013-103 / N° CGEDD 009258-01 sur le projet adopté lors de la séance du 27 novembre 2013 et le mémoire complémentaire du maître d'ouvrage, joints au dossier d'enquête publique ;

Vu la demande d'ouverture d'enquête formulée par le directeur régional de Réseau Ferré de France, devenu au 1er janvier 2015 SNCF Réseau, dans son courrier du 18 juin 2014 ;

Vu la décision du 5 mars 2015 de la présidente du tribunal administratif de Cergy-Pontoise désignant les membres de la commission d'enquête ;

Vu la concertation inter-administrative qui s'est déroulée du 20 mars 2013 au 15 avril 2013 ;

Vu le procès verbal de la réunion de clôture de la concertation interadministrative qui s'est tenue le 22 avril 2013 ;

Vu le procès verbal de la réunion d'examen conjoint relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony (92), de Wissous (91) et de Rungis (94) qui s'est déroulée le 4 juillet 2014 ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral DRE/BELP N° 2015-81 du 29 avril 2015 portant ouverture de l'enquête publique unique, préalable aux travaux, préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) 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, et *de commodo et incommodo* relative à la suppression du passage à niveau N°9 de Fontaine-Michalon à Antony ;

Vu les insertions dans la presse effectuées dans les journaux diffusés dans les départements des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de l'Essonne (Le Parisien – éditions 91, 92 et 94 – les 12 mai et 2 juin 2015, Le Républicain de l'Essonne les 14 mai et 4 juin 2015 et les Échos les 12 mai et 2 juin 2015) ;

Vu l'affichage en mairies et sur les panneaux administratifs des communes certifié par les maires d'Antony le 11 juillet 2015, Massy le 20 juillet 2015, Rungis le 16 juillet 2015, et Wissous le 27 mai 2016 ;

Vu l'affichage en préfectures de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne certifié par messieurs les secrétaires généraux des préfectures de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne respectivement les 17 juillet 2015, 10 juillet 2015 et 17 juillet 2015 ;

Vu l'affichage sur le site du projet effectué par le maître d'ouvrage et certifié par procès-verbaux de constat d'huissiers du 10 juillet 2015 pour les départements de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ;

Vu l'enquête publique unique précitée qui s'est déroulée du lundi 1er juin 2015 au vendredi 3 juillet 2015 inclus ;

Vu le courrier du président de la commission d'enquête en date du 5 juin 2015 demandant la prolongation de la durée de l'enquête de 7 jours, soit jusqu'au vendredi 10 juillet 2015 inclus, et l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral DRE/BELP N° 2015-113 du 18 juin 2015 portant prolongation de la durée de l'enquête précitée de 7 jours, à savoir jusqu'au vendredi 10 juillet 2015 inclus, et organisation

d'une réunion d'information et d'échange avec le public organisée à l'initiative du président de la commission d'enquête après concertation avec le maître d'ouvrage, SNCF Réseau ;

Vu la réunion d'information et d'échange avec le public qui s'est tenue le lundi 29 juin 2015 dans la commune d'Antony ;

Vu le courrier du 1er juillet 2015 du préfet des Hauts-de-Seine, en sa qualité de préfet coordonateur de l'enquête publique, validant, après avis du responsable du projet, le report de la date de remise du rapport et des conclusions de la commission d'enquête au 15 septembre 2015, en réponse à la demande formulée par le président de ladite commission dans son courrier du 22 juin 2015 ;

Vu le courrier du 14 septembre 2015 du préfet des Hauts-de-Seine, en sa qualité de préfet coordonateur de l'enquête publique, validant, après avis du responsable du projet, le report de la date de remise du rapport et des conclusions de la commission d'enquête au 31 octobre 2015, en réponse à la demande formulée par le président de ladite commission dans son courrier du 7 septembre 2015 ;

Vu le courrier du 21 octobre 2015 du préfet des Hauts-de-Seine, en sa qualité de préfet coordonateur de l'enquête publique, validant, après avis du responsable du projet, le report de la date de remise du rapport et des conclusions de la commission d'enquête au 30 novembre 2015, en réponse à la demande formulée par le président de ladite commission dans son courrier du 13 octobre 2015 ;

Vu le rapport de la commission d'enquête du 18 novembre 2015 ;

Vu l'avis de la commission d'enquête du 18 novembre 2015, favorable à la déclaration d'utilité, assorti de quatre réserves ;

Vu les avis du 18 novembre 2015 de la commission d'enquête, favorables à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony (92), de Rungis (94), et de Wissous (91) avec le projet ;

Vu l'avis de la commission d'enquête du 18 novembre 2015, favorable à l'emprise des terrains à acquérir et nécessaires à la réalisation du projet ;

Vu l'avis de la commission d'enquête du 18 novembre 2015, favorable au projet de suppression du passage à niveau N° 9 de Fontaine Michalon à Antony, assorti d'une réserve ;

Vu les notifications adressées par lettres recommandées avec accusés de réception à messieurs les maires d'Antony (92), de Rungis (94), et de Wissous (91), et à messieurs les présidents des Établissements Publics Territoriaux (EPT) Vallée Sud - Grand Paris et Grand-Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont en vue de la consultation de leur conseil municipal / conseil de territoire sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony (92), de Rungis (94), et de Wissous (91), le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint précitée ;

Vu la délibération N° 15-100 du 14 décembre 2015 du conseil municipal de la commune de Rungis approuvant la mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme (PLU) avec le projet d'aménagement de la liaison Massy Valenton secteur ouest ;

Vu la délibération N° 4 du 8 février 2016 du conseil municipal de la commune de Wissous donnant un avis favorable à la mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme (PLU) avec le projet d'aménagement de la liaison Massy Valenton secteur ouest ;

Vu la délibération N° 107-2016 du 12 avril 2016 du conseil de territoire de l'Établissement Public Territorial (EPT) Vallée Sud - Grand Paris donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Antony avec le projet d'aménagement de la liaison Massy Valenton secteur ouest, limitée aux deux points de règlement suivants :

- la possibilité de réaliser des murs anti-bruit le long de la voie ferrée de 3m maximum au lieu des 2,50m actuellement autorisés
- la création d'un emplacement réservé pour le projet de suppression du passage à niveau ;

Vu le courrier de SNCF Réseau en date du 14 avril 2016 de transmission d'un mémoire répondant aux réserves de la commission d'enquête, du document exposant les motifs et considérations justifiant du caractère d'utilité publique de l'opération conformément à l'article L.122-1 du code de l'expropriation, de la copie du courrier transmis par SNCF Réseau au maire d'Antony détaillant les dispositions proposées afin de reconstituer, en concertation avec la ville, des places de stationnement dans le quartier de Fontaine Michalon et assurer ainsi la suppression du passage à niveau N°9 et sollicitant la prise de l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées ;

Considérant que le conseil municipal d'Antony n'a pas délibéré dans le délai imparti et que par conséquent son avis est réputé favorable à la mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme (PLU) avec le projet d'aménagement de la liaison Massy Valenton secteur ouest ;

Considérant que le conseil de territoire de l'Établissement Public Territorial (EPT) Grand-Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont n'a pas délibéré dans le délai imparti et que par conséquent son avis est réputé favorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Rungis avec le projet d'aménagement de la liaison Massy Valenton secteur ouest ;

Considérant que le maître d'ouvrage répond à la réserve N°1 de la commission d'enquête portant sur les mesures de protections acoustiques réglementaires et complémentaires relatives au trafic et à la vitesse des TAGV et des RER en s'engageant à ne pas exploiter la ligne Massy Valenton au-delà des hypothèses maximalistes considérées dans l'élaboration du programme de protections acoustiques suivantes :
- trafic de 74 TAGV quotidiens
- vitesse de circulation des TAGV à 110 km/h
- trafic de 150 RER C par jour ;

Considérant que le maître d'ouvrage répond à la réserve n°2 de la commission d'enquête concernant le programme de protection acoustique complémentaire en s'engageant à mettre en œuvre l'intégralité du programme de protections acoustiques réglementaires et complémentaires (détaillé en annexe de son mémoire en réponse aux réserves émises par la commission d'enquête dans ses conclusions) et à :
- remplacer les traverses et le ballast sur les nouvelles portions de voie
- équiper les voies nouvelles de longs rails soudés
- équiper les nouvelles portions de voie d'un dispositif antivibratile
- réaliser un bourrage / relevage des voies sur les voies maintenues en l'état sur les secteurs où les maisons sont les plus proches des voies
- supprimer les aiguillages permettant d'accéder à l'ancienne gare de fret de Wissous
- réaliser une tournée d'inspection préventive pour déterminer la présence de points problématiques pouvant faire l'objet d'une solution de maintenance à déterminer au cas par cas

conformément à ce qu'il a indiqué au paragraphe 10.5, p92, de son mémoire en réponse aux réserves émises par la commission d'enquête dans ses conclusions ;

Considérant que le maître d'ouvrage répond à la réserve n°3 de la commission d'enquête concernant l'organisation et la gestion des chantiers en s'engageant à respecter la qualité de vie des habitants, la propriété privée et l'environnement durant les travaux liés au projet en :
- étudiant, en concertation avec les services techniques des villes concernées, l'organisation des chantiers
- produisant une « charte travaux » en concertation avec les acteurs locaux précisant les modalités d'information et de communication pendant les travaux
- établissant un dialogue continu auprès des riverains et commerçants concernés en vue d'identifier avec eux des modalités d'exécution des travaux qui en limiteraient les impacts
- n'utilisant pas la gare de Wissous comme base de travaux pour le projet

- supprimant les aiguillages de la gare de Wissous donnant accès aux voies de service anciennement dédiées aux installations de l'entreprise Lafarge
- requérant un référé préventif, c'est-à-dire un état des lieux avant et après travaux mené par un expert judiciaire, sur toute la zone élargie des travaux avant tout démarrage de chantier
- indemnisant le(s) propriétaire(s), en cas d'occupation temporaire de propriétés privées, du montant défini par l'accord amiable ou à défaut d'accord amiable, sur l'indemnité définie par le tribunal administratif ;

Considérant que le maître d'ouvrage répond à la réserve n°4 de la commission d'enquête concernant la suppression du passage à niveau N° 9 de Fontaine Michalon à Antony en s'engageant à :
- proposer à la ville d'Antony une solution d'aménagement pour reconstituer jusqu'à environ 36 places de stationnement selon le projet d'aménagement développé dans son mémoire en réponse aux réserves émises par la commission d'enquête dans ses conclusions
- intégrer dans le projet de suppression du passage à niveau le coût des études et des travaux de reconstitution des places de stationnement sur la base du projet d'aménagement développé dans son mémoire en réponse aux réserves émises par la commission d'enquête dans ses conclusions ;

Considérant que le maître d'ouvrage, dans un courrier qu'il lui a adressé le 8 avril 2016, a démontré à la commune d'Antony sa volonté de prendre 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 visant ainsi à compenser la disparition des places de parking existant au sud des voies ferrées ;

Considérant que le maître d'ouvrage n'est ni gestionnaire de la voirie routière ni gestionnaire des stationnements actuellement disponibles dans le quartier de Fontaine Michalon et qu'il ne peut donc se substituer à la ville d'Antony pour l'aménagement du quartier et la mise en œuvre des places de stationnement ;

Considérant le caractère d'utilité publique du projet d'aménagement de la liaison Massy Valenton secteur ouest sur le territoire des communes d'Antony, de Rungis, de Massy et de Wissous ;

Considérant que la déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony (92), de Rungis (94) et de Wissous (91);

Sur proposition de Messieurs les Secrétaires généraux des préfectures des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de l'Essonne ;

ARRÊTENT :

ARTICLE 1 : Sont déclarés d'utilité publique, au profit de SNCF Réseau, les travaux 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).

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le présent arrêté est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

Ce document ainsi que le plan général des travaux, également annexé au présent arrêté, sont tenus à la disposition du public dans les préfectures mentionnées ci-dessous :
- à la préfecture des Hauts-de-Seine (DRE / Bureau des Elections et des Libertés Publiques – Section Enquêtes publiques et Actions Foncières) ;
- à la préfecture du Val-de-Marne (DRCT / Bureau du Contrôle des Actes d'Urbanisme et des Procédures d'Utilité Publique) ;

- à la préfecture de l'Essonne (DRCL / Bureau des Enquêtes Publiques, des Activités Foncières et Industrielles).

L'ensemble des pièces sera également consultable dans chacune des 4 communes concernées par l'opération :
- pour les Hauts-de-Seine (92) : Antony ;
- pour le Val-de-Marne (94) : Rungis ;
- pour l'Essonne (91) : Massy et Wissous.

ARTICLE 2 : La présente déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony (92), Rungis (94) et Wissous (91) conformément aux dossiers annexés au présent arrêté.

ARTICLE 3 : Pendant un délai de cinq ans SNCF Réseau est autorisé à procéder à l'acquisition, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, des emprises de terrains nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement de la liaison Massy Valenton secteur ouest sur le territoire des communes d'Antony, de Rungis, de Massy et de Wissous.

ARTICLE 4 : En application des dispositions des articles R 421-1 et R 421-5 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal territorialement compétent dans le délai de deux mois à compter de sa publication.

ARTICLE 5 : Conformément à l'article R123-25 du code de l'urbanisme, le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs des préfectures des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de l'Essonne, publié dans un journal d'annonces judiciaires et légales de chaque département (Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Essonne) par les soins et aux frais du maître d'ouvrage.

Le présent arrêté sera en outre, affiché pendant un mois dans les 4 mairies concernées citées à l'article 1er du présent arrêté ainsi qu'au sein des EPT Vallée Sud - Grand Paris et Grand-Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont. L'accomplissement de cette mesure incombe aux maires et aux présidents des EPT et sera certifié par eux.

ARTICLE 6 : Les secrétaires généraux des préfectures des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de l'Essonne, les sous-préfets d'Antony, de Palaiseau et de l'Haÿ-les-Roses, les maires des communes d'Antony, de Rungis, de Massy et de Wissous, les présidents des EPT Vallée Sud - Grand Paris et Grand-Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont, le président de SNCF Réseau sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution des dispositions du présent arrêté.

Nanterre, le 29 JUIN 2016 Évry, le 29 JUIN 2016 Créteil, le 29 JUIN 2016

Le Préfet,
Pour le Préfet des Hauts-de-Seine
et par délégation
Le Secrétaire Général
Thierry BONNIER

La Préfète,
Pour la Préfète
Le Secrétaire Général
David PHILOT

Le Préfet,
Pour le Préfet et par délégation
le Secrétaire Général adjoint
Christian ROCK

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Projet d'aménagement de la liaison Massy Valenton secteur ouest sur le territoire des communes d'Antony (92), de Rungis (94), de Massy (91) et de Wissous (91)

MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT DU CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

(article L 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

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 utilité publique».

À cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer.

En tant que besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ces documents afin de qualifier le caractère d'utilité publique du projet.

1. LE PROJET

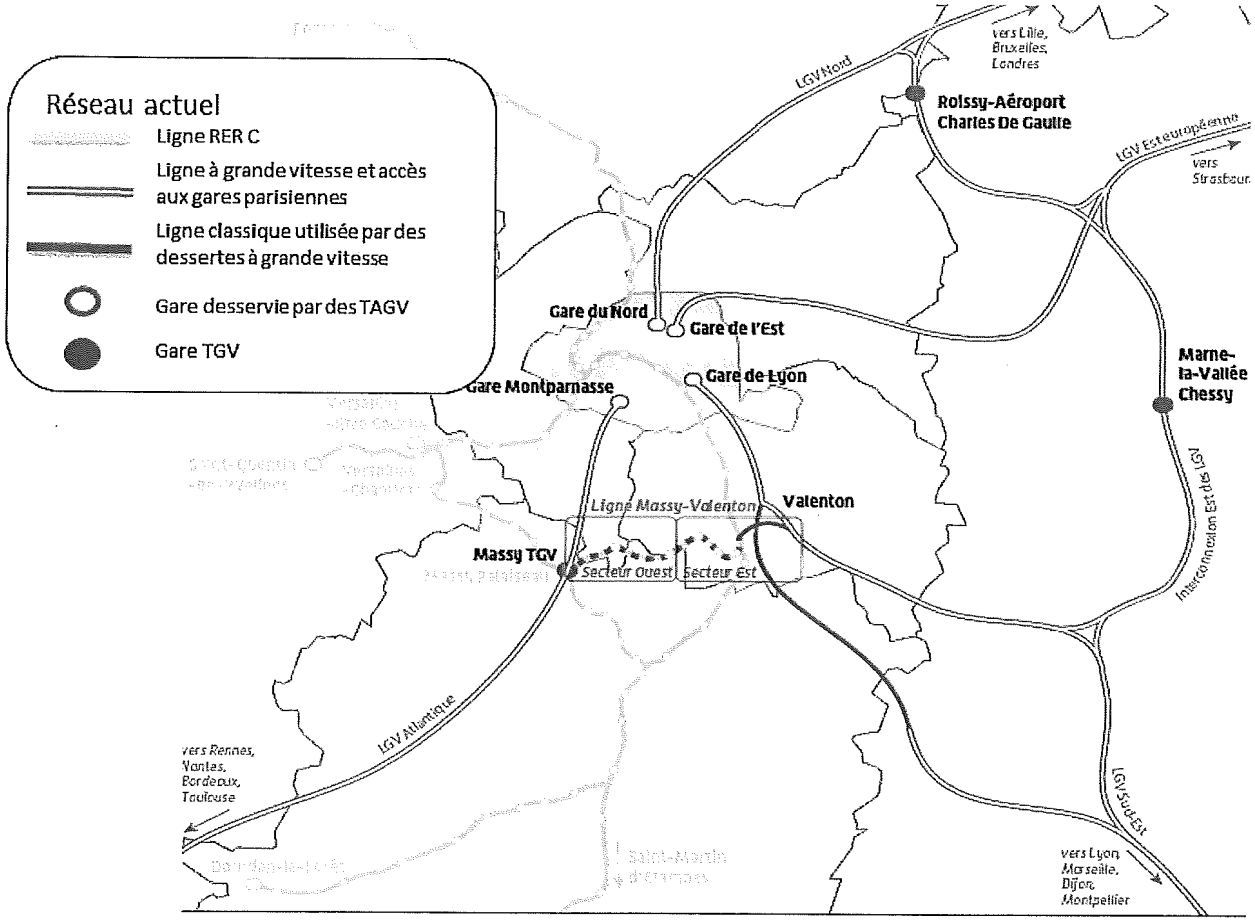
1.1 RAPPEL DU CONTEXTE ET PRÉSENTATION DU PROJET

La ligne ferroviaire n°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.

Ouverte en 1886, la section stratégique entre Massy et Valenton est empruntée aujourd'hui chaque jour par plus d'une centaine de trains dans les 2 sens :

- les RER C de la branche Massy / Pont-de-Rungis / Choisy-le-Roi / Paris ;
- les TAGV[1] interrégionaux qui relient directement les villes de province de l'Ouest de la France avec celles de l'Est, du Nord et du Sud-Est ;
- quelques trains de fret.

1 Train Apte à la Grande Vitesse



Plan de situation de la liaison Massy-Valenton

Aujourd'hui, la liaison entre Massy et Valenton constitue un maillon faible des réseaux RER et TAGV. L'infrastructure actuelle de la ligne Massy-Valenton comporte au niveau des raccordements des lignes à grande vitesse sur la grande ceinture des points durs contraignants en termes de performance et de gestion des trafics.

Ainsi à l'Est (au niveau de la gare des Saules à Orly) comme à l'Ouest (au niveau de la gare des Baconnets à Antony), les raccordements, qui permettent aux TAGV de la LGV Atlantique de rejoindre la grande ceinture, ont été construits à voie unique. Les TAGV empruntent ainsi le même itinéraire dans chaque sens, ce qui est régulièrement source de conflits de circulation entre trains. La mixité des circulations entre TAGV et RER C au cœur de deux réseaux très complexes est ainsi perturbée par la présence de croisements des circulations et de voies uniques à chaque extrémité de la section Massy-Valenton.

Par conséquent, la gestion des trains est rendue difficile : l'interdépendance augmente les risques de retards en cascade, ce qui nécessite de prévoir des marges dans les horaires pour gérer les incertitudes. De plus, la capacité de la ligne, à savoir le nombre de trains pouvant circuler sur ce tronçon, est limitée.

Le projet Massy-Valenton consiste à supprimer les points singuliers contraignants que représentent les voies uniques de raccordement et les cisaillements à niveau TAGV / RER C. Il comprend deux secteurs d'intervention, réalisés indépendamment l'un de l'autre :

- le projet Massy-Valenton secteur Est consiste à supprimer le conflit de circulation au niveau du raccordement, dans le secteur d'Orly / Villeneuve-le-Roi, à proximité de la gare des Saules ;
- le projet Massy-Valenton secteur Ouest consiste à supprimer le conflit de circulation au niveau de Massy / Antony, à proximité de la gare des Baconnets.

Les travaux du projet Massy-Valenton Secteur Est ont débuté en 2012 pour une mise en service prévue en 2019. Ces travaux permettront des gains de régularité pour les usagers du TAGV et du RER C. Pour autant, seule la réalisation cumulée des aménagements des deux secteurs Est et Ouest du projet Massy-Valenton permettra de libérer de la capacité pour les TAGV et les RER C et d'améliorer significativement la qualité de service pour les usagers.

1.2 LE PROGRAMME DU PROJET MASSY-VALENTON SECTEUR OUEST

Sur le secteur Ouest de la ligne Massy-Valenton, les principaux travaux et ouvrages prévus consistent à :

- créer une seconde voie dédiée aux TAGV se rendant vers Valenton en sortie de la gare de Massy TGV afin d'éviter les conflits de circulations de sens contraire entre TAGV ;
- réaliser un passage de cette seconde voie TAGV sous les voies du RER C pour les TAGV se rendant vers Valenton, afin de résoudre le conflit d'insertion entre les TAGV et les RER C ;
- créer une nouvelle voie à quai en gare de Massy-Palaiseau pour permettre le doublement du trafic RER C aux heures de pointe ;
- sécuriser le passage à niveau de Fontaine-Michalon. Ce passage à niveau, le deuxième plus fréquenté en Île-de-France, est inscrit dans le programme de sécurisation national. Indépendamment du projet Massy-Valenton, ce passage à niveau est ainsi voué à être aménagé. Le projet Massy-Valenton est l'occasion de le supprimer en mutualisant les travaux sur le secteur ;
- mieux insérer, d'un point de vue acoustique et paysager, les lignes TAGV dans l'environnement urbain grâce à un ambitieux programme de protections acoustiques.

2. MISE EN ŒUVRE DU PROJET

+ **Août 2001 :** suite aux études d'Avant-Projet réalisées en 2000, lancement de la procédure d'instruction mixte à l'échelon central (IMEC) menée conformément aux obligations prévues par le décret n° 55-1064 du 4 août 1955 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 29 novembre 1952 sur les travaux mixtes.
+ **2003 :** présentation aux communes d'un premier projet visant à l'aménagement de la liaison Massy-Valenton, comprenant des aménagements de la partie Est et Ouest de la liaison.
+ **2003 :** signature d'une convention de financement entre l'État, RFF, la RATP, les régions Poitou-Charentes, Bretagne, Pays-de-la-Loire, Centre, Aquitaine et Île-de-France (signature par la région Île-de-France en juillet 2009).
+ **20 février 2009 :** signature d'un protocole entre RFF, la Région Île-de-France et l'État, relatif aux modalités de réalisation de l'opération Massy Valenton. Il stipule que l'opération Massy Valenton est scindée en 2 phases de réalisation :
  - 1ère phase : secteur Est (aménagements entre Orly/Villeneuve le Roi et Rungis) ;
  - 2ème phase : secteur Ouest (aménagements entre Massy et Pont-de-Rungis).
+ **Novembre 2011 – février 2012 :** concertation L.300-2 du Code de l'Urbanisme du projet Massy-Valenton secteur Ouest sur la base de la solution évitant l'élargissement de la plateforme ferroviaire, accompagnée d'un programme de protections acoustiques en application de la réglementation sur le bruit.

+ **Octobre 2012 – février 2013 :** concertation préparatoire à l'enquête publique sur le projet Massy-Valenton secteur Ouest.

+ **Mars – avril 2013 :** concertation inter-administrative.

+ **27 novembre 2013 :** remise de l'avis de l'autorité Environnementale sur l'étude d'impact.

+ **Du 1er juin 2015 au 10 juillet 2015 :** enquête 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, de Wissous, de Rungis et *de commodo et incommodo* relative à la suppression du passage à niveau n°9 de Fontaine-Michalon à Antony, en application des arrêtés inter-préfectoraux DRE/BELP N°2015-81 du 29 avril 2015 et DRE/BELP N°2015-113 du 18 juin 2015.

+ **18 novembre 2015 :** remise par la commission d'enquête de son rapport et de ses conclusions au préfet. L'avis de la commission d'enquête à la poursuite de la procédure visant à déclarer le projet d'utilité publique est favorable, assorti de 4 réserves.

+ **08 décembre 2015 :** notification des conclusions de la commission d'enquête par la préfecture des Hauts-de-Seine à SNCF Réseau.

+ **Avril 2016 :** remise par SNCF réseau de son mémoire en réponse aux réserves formulées dans le rapport de la commission d'enquête.

3. MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT LE CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION

3.1 CARACTÈRES DE L'UTILITÉ PUBLIQUE

Le projet Massy-Valenton dans son intégralité (secteurs Est et Ouest) a été inscrit aux contrats de projets État-Région 2000-2006, 2007-2013, 2015-2020.

Le passage à un cadencement au ¼ heure du RER C entre Pont-de-Rungis et Massy grâce à la réalisation du projet d'amélioration de la ligne classique Massy-Valenton a été inscrit au Schéma Directeur du RER C de 2009.

Le projet d'aménagement de la liaison Massy-Valenton secteur Ouest a pour objectif d'améliorer :

- **La liaison TAGV** : capacité, régularité ;
- **Les circulations RER C :** capacité, régularité ;
- **La sécurité** au passage à niveau n°9 de Fontaine-Michalon à Antony ;
- **L'insertion environnementale** de la ligne.

Sur la partie Ouest, depuis la gare de Massy Verrières jusqu'au niveau de la gare des Baconnets, les TAGV circulent aujourd'hui sur une seule voie dans les deux sens et doivent ensuite s'insérer dans le trafic des RER C en cisaillant leurs voies. Cette organisation des voies est génératrice de retards pour les voyageurs des RER C et des TAGV et limite la capacité de la ligne.

L'amélioration de la liaison pour les TAGV

➘ Un gain de capacité

Les aménagements du projet Massy-Valenton secteur Ouest – couplés à ceux de la section Est – permettront d'augmenter la capacité en nombre de sillons par heure et par jour. La capacité entre Massy et Valenton passera de 2 TAGV par heure et par sens actuellement à 3 TAGV par heure et par sens après réalisation du projet. La capacité maximale en nombre de TAGV par jour, permise par l'infrastructure, se décline comme suit :

- Situation actuelle : 52 sillons/jour (soit 2 sillons/heure/sens pendant 13h - plage de 8h à 22h - tenant compte d'une heure de plage de maintenance) ;
- Situation Massy-Valenton réalisé (sans ERTMS[2]) : 64 sillons/jour ;
- Situation Massy-Valenton réalisé (avec ERTMS) : 74 sillons/jour.

Actuellement, on comptabilise 36 circulations TAGV intersecteurs par jour sur la ligne. Bien que la capacité actuelle de 2 sillons/heure/sens ne soit pas saturée à toutes les heures de la journée, elle l'est d'ores et déjà aux heures les plus intéressantes commercialement, ce qui rendrait le 3ème sillon/heure/sens pertinent dès la mise en service.

➘ Un gain de régularité

La voie unique TAGV et son cisaillement avec les voies du RER C sont sources d'irrégularité en cas de retard d'un RER C ou d'un TAGV. En créant une 2nde voie TAGV et en supprimant le cisaillement TAGV / RER C, la régularité des TAGV sera nettement améliorée et la marge actuelle appliquée aux circulations deviendra ainsi superflue, ce qui permettra d'optimiser le temps de parcours pour les TAGV sur la section Massy-Valenton.

Les bénéfices liés à l'amélioration de la liaison TAGV

L'amélioration de la liaison Massy-Valenton permettra d'améliorer la qualité de service des TAGV intersecteurs et d'offrir une desserte plus efficace et donc plus attractive aux voyageurs province /province et province / Île-de-France :

+ **Les régions de province, notamment celles de la façade Atlantique, bénéficieront d'une accessibilité renforcée aux autres régions françaises, européennes, voire internationales du fait des connexions à l'aéroport de Roissy.**
+ **Les Franciliens, en particulier les habitants de la grande couronne, accèderont plus facilement au réseau TAGV, via les gares franciliennes (Massy-TGV, Marne-la-Vallée TGV, Roissy-TGV) desservies par les TAGV intersecteurs, et qui représentent une alternative aux gares parisiennes.**

L'amélioration de la liaison Massy-Valenton devrait donc se traduire à la fois par une meilleure attractivité du mode ferroviaire (report depuis la route ou l'aérien intérieur), une meilleure répartition de la demande entre les différentes offres ferroviaires (report des gares parisiennes) et une stimulation de la demande (induction).

2 *L'ERTMS est un nouveau système de signalisation ferroviaire permettant d'optimiser l'espacement entre les TAGV, ce qui a pour conséquence de permettre l'augmentation de la capacité des lignes équipées.*

L'amélioration de la liaison pour les RER C

➘ Un gain de capacité

Le cisaillement TAGV / RER C limite la capacité de l'offre RER C à 2 RER C par heure et par sens entre Pont-de-Rungis et Massy-Palaiseau.

Avec le projet, il sera possible de faire circuler jusqu'à 4 RER C par heure et par sens, ce qui permettrait de répondre aux attentes des usagers de cette section. Ce doublement de la desserte, a minima en heures de pointe, est prévu au Schéma Directeur du RER C approuvé en 2009.

➘ Un gain de régularité

La création d'un nouveau saut-de-mouton permettra aux TAGV venant de Massy de passer sous les voies du RER C et d'éviter les conflits d'insertion avec les RER C venant de Choisy. Ainsi, en supprimant le cisaillement TAGV / RER C, générateur de retard, le projet Massy-Valenton secteur Ouest apportera une amélioration de la régularité du RER C et des TAGV intersecteurs.

Les bénéfices induits par l'amélioration de la desserte du RER C

Aujourd'hui, le maillage parait insuffisant pour rendre attractifs les déplacements en transports en commun sur le territoire traversé par le projet Massy Valenton Ouest. Le RER C, avec une fréquence de 2 trains par heure et par sens toute la journée entre Massy-Palaiseau et Pont-de-Rungis, correspondant à une fréquence de très grande couronne (ex : entre Brétigny et Dourdan), ne peut apporter sa contribution au système global des transports collectifs. Bien que connecté au RER C par les gares de Rungis la Fraternelle et de Pont-de-Rungis, le cœur du pôle d'emplois du Grand Orly, avec ses 70 000 emplois, souffre de difficultés d'accès pour se maintenir et se développer.

La densification de son offre permettra au RER C de rendre effective l'interconnexion avec le tramway T7 (fréquence de 6 à 10 minutes en journée) en gare de Rungis la Fraternelle et, à moyen terme, en gare de Pont-de-Rungis avec le TCSP[3] Sénia – Orly et la ligne 14 du Grand Paris Express. Le RER C pourra alors contribuer pleinement à rendre l'offre de transport propice au développement de l'activité économique du territoire du Grand Orly.

La ligne, plus attractive pour les usagers, pourra ainsi contribuer à l'optimisation du maillage et à l'atteinte de la « masse critique » de transports en commun qui incite les usagers au report modal.

Cela se traduira par une diminution de la congestion en zone urbaine, notamment sur l'A86, et par là même des externalités positives concernant la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

L'amélioration de la robustesse pour l'ensemble des circulations

Les dégradations de la régularité qui résulte de la situation actuelle sont d'autant plus sensibles qu'elles se répercutent, pour les TAGV intersecteurs et les RER C, sur l'ensemble du réseau qu'ils parcourent, introduisant par contagion des perturbations très en aval. Grâce à la suppression des conflits de circulations liés aux cisaillements dans le projet Massy-Valenton, et même en tenant compte de l'augmentation des RER C du fait d'un passage au quart d'heure en heure de pointe, le nombre de trains touchés en cas d'incident diminuerait significativement.

3 *TCSP = Transport Commun en Site Propre*

L'amélioration de la sécurité au passage à niveau n°9 de Fontaine-Michalon à Antony (92)

Le passage à niveau n°9 (PN9) est situé sur la commune d'Antony dans le quartier de Fontaine-Michalon au croisement d'une voirie communale en forte pente, la rue Mirabeau, et de la ligne Massy-Valenton. Ce passage à niveau est inscrit sur la liste des passages à niveau du programme de sécurisation national et fait l'objet depuis de nombreuses années d'un projet de suppression indépendant du projet Massy-Valenton.

Avec un moment[4] de 885 000, ce passage à niveau est classé second en Île-de-France. Il est par ailleurs fréquenté par un important flux piétonnier du fait de la proximité de la gare de Fontaine-Michalon RER B et de la présence de commerces de proximité, au nord du passage à niveau, et génère des remontées de file routières aux heures de pointe.

L'accroissement du nombre de circulations ferroviaires potentiellement induit par le projet Massy-Valenton renforcerait cette situation préoccupante et accentuerait encore l'effet de coupure généré par le passage à niveau du fait de l'augmentation du temps cumulé de fermeture des barrières : aggravation des remontées de files, des embouteillages et de la pollution atmosphérique associés.

Les bénéfices liés à la suppression du passage à niveau

La suppression du passage à niveau, en créant des passages dénivelés sous les voies, permettra de sécuriser les flux piétonniers, « modes doux » et routiers, et apportera une fluidification des trajets des véhicules, notamment aux heures de pointe.

Une meilleure insertion acoustique et paysagère de la ligne dans l'environnement urbain

Une attention particulière est apportée à l'insertion environnementale de la ligne Massy-Valenton secteur Ouest notamment via l'atténuation des nuisances acoustiques existantes et à venir par la création d'écrans anti-bruit et de merlons.

Le programme de protections acoustiques, long de 4,2 km, proposé le long du projet Massy-Valenton secteur Ouest est particulièrement ambitieux et, en accord avec les partenaires financeurs, va bien au-delà des exigences réglementaires.

Les bénéfices pour les riverains

Aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'étant identifié à l'heure actuelle dans le secteur de Massy à Pont-de-Rungis, le projet Massy-Valenton secteur Ouest représente une opportunité unique pour les riverains des voies ferrées d'améliorer leur environnement sonore.

3.2 SUITES APPORTÉES AU PROJET À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Dans son rapport en date du 18 novembre 2015, la commission d'enquête a donné un avis favorable assorti de 4 réserves.

Conformément aux engagements pris dans le mémoire en réponse au rapport de la commission d'enquête, qui sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs, le Maître d'Ouvrage accède aux réserves formulées. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce document pour le détail des réserves, et des réponses apportées.

---

4 *Moment = produit du nombre de trains par le nombre de véhicules routiers empruntant en moyenne par jour le passage à niveau*

3.3 BILAN

Considérant qu'au vu de l'ensemble des objectifs poursuivis et des avantages recensés, le projet présente incontestablement un caractère d'utilité publique ;

Considérant que cette opération n'entraîne pas d'atteintes excessives à la propriété privée ;

Considérant qu'il n'existe pas d'intérêt majeur justifiant le refus de l'utilité publique ;

Qu'en conséquence l'utilité publique de l'opération est justifiée.

Nanterre, le 29 JUIN 2016

Le Préfet,
Pour le Préfet des Hauts-de-Seine
et par délégation
Le Secrétaire Général

Thierry BONNIER

Évry, le 29 JUIN 2016

La Préfète,
Pour la Préfète
Le Secrétaire Général

David PHILOT

Créteil, le 29 JUIN 2016

Le Préfet,
Pour le Préfet et par délégation
le Secrétaire Général

Christian ROCK