

# Concertation publique sur le projet Massy-Valenton, secteur Ouest

## COMPTE-RENDU DE LA PREMIERE REUNION DE L'ATELIER N°1

—  
THEME :  
**LA PERTINENCE SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET**  
—

*Jeudi 17 novembre 2011, de 20h à 23h  
A Antony*

*Ce document est une synthèse des échanges de la réunion qui a réuni 36 participants.*

*Etaient présents :  
La garante : Laurence de Carlo*

*Pour RFF :*

- *François Régis Orizet, directeur régional*
- *Fabien Guérin, chef de projet Massy Valenton Ouest*
- *Matthieu Bony, chargé de concertation*
- *Fanny Patin, chargée d'études*

- *Marie-Laure Péris*

*Pour le STIF<sup>2</sup>*

- *Julien Rivat*

*Animation de la réunion : Jean-Pierre Tiffon*

- *Barbara Koepchen, chef de projet Massy Valenton Est*
- *Anne Bouland, chargé d'études socio-économique*
- *Damien Lebayon, Inexia, études de tracés*
- *Didier Revillon, Setec, études socio-économiques*

*Pour l'Etat (DRIEA<sup>1</sup>)*

- *Bertrand Bory*

*Pour la Région Ile-de-France*

---

<sup>1</sup> DRIEA : Direction Régionale Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement.

---

<sup>2</sup> STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

## 1. INTRODUCTION

### Accueil et format de l'atelier

**Jean-Pierre TIFFON (animateur de la réunion)** rappelle que dans le cadre de cette concertation publique, 4 ateliers sont organisés qui porteront sur des thèmes différents. Chaque thème donnera lieu à deux ou trois réunions. Les ateliers n° 3 et 4 auront lieu dans un espace plus spacieux que celui de ce soir, compte tenu du nombre d'inscrits.

Pour cette réunion, le choix a été fait de répartir les participants autour de plusieurs tables pour favoriser un travail en petits groupes, restitué ensuite en séance plénière.

Chaque participant a reçu au début de la réunion un dossier comprenant :

- un exemplaire de la charte de la concertation ;
- une plaquette du projet ;
- le plan satellite de la ligne de Massy-Verrières à Rungis-la-Fraternelle (partie 1, 2 et 3).

Par ailleurs, un exemplaire de l'étude réalisée par Egis en 2008 a été disposé sur chacune des tables.

La réunion est organisée en 4 phases :

1. RFF répond à certaines questions posées lors de la réunion publique d'ouverture de la concertation. Trois associations de riverains s'exprimeront à tour de rôle.
2. Les participants seront invités à réfléchir par table aux questions qu'ils souhaitent voir traiter dans l'atelier. Ces questions clé seront ensuite regroupées et clairement définies afin que les formulations et termes soient bien clairs pour tout le monde et que ne subsiste aucune ambiguïté. Des thèmes de travail seront dégagés sur la base de ces questions clé.
3. Une phase de discussion sur une ou deux de ces thématiques.
4. Enfin, une synthèse reprenant les points abordés, les points qu'il reste à traiter et à préparer pour la prochaine réunion.

### La garante de la concertation

Enseignant-chercheur à l'ESSEC, spécialisée dans les questions de concertation en aménagement du territoire, **Laurence DE CARLO** mentionne qu'elle a été désignée garante de la concertation par la Commission Nationale du Débat Public ; elle est donc indépendante et neutre. Son rôle est de veiller à ce que la concertation se déroule au mieux, que chacun soit entendu et que l'information circule bien.

Elle précise que la charte de concertation qui régit ces réunions a été distribuée aux participants et a été mise en ligne. Cette charte demande que chacun des participants participe ou se fasse représenter à au moins deux réunions de l'atelier auquel il est inscrit. Chaque atelier comportera au moins deux réunions et celles-ci seront séparées par un délai de 15 jours minimum. Des visites de terrain peuvent être organisées.

Elle est joignable pour toute question sur les modalités de la concertation par mail : [decarlo@essec.fr](mailto:decarlo@essec.fr).

### La prochaine réunion de l'atelier sur la pertinence socio-économique du projet

Après un échange avec la salle, la date du **5 janvier à 20 h** est actée. Le lieu sera défini ultérieurement.

**Matthieu BONY (chargé de la concertation RFF)** précise que le compte-rendu de cette réunion sera envoyé aux participants. Suite à leur validation et à celle de la garante, il sera mis en ligne sur le site Internet dédié. Les demandes d'informations complémentaires seront également mises en ligne dès que possible.

### La question de l'évolution du projet depuis 2005

**François-Régis ORIZET (Directeur régional RFF)** répond à une remarque des participants lors de la réunion d'ouverture : le projet présenté par RFF est « *le même que celui qui avait été présenté en 2003* » :

Les éléments de contexte ont changé :

- Le projet de 2003 avait été élaboré avant que le STIF ne décide de doubler la fréquence du RER C sur la branche de Rungis.
- A l'issue du débat public, RFF a pris la décision de continuer le projet d'Interconnexion Sud.

Le contenu du projet a changé :

- le projet Massy-Valenton ne prévoit plus d'élargissement de la plate-forme ferroviaire rue des Chênes ;
- la des protections acoustiques plus ambitieuses sont à définir avec les riverains ;
- la suppression du passage à niveau doit être traitée parallèlement au projet Massy-Valenton même s'il fait l'objet d'un calendrier et d'un financement distincts.

### Présentation et positions des trois associations de riverains :

**CDR MaVal** - **Jean MOUREH** et **Benoît VIDALIE** font valoir que certains points, qui avaient cristallisé l'opposition de leur association en 2005, font toujours partie du projet présenté aujourd'hui par RFF. L'association CDR Maval conserve donc ses réserves initiales.

Il faut noter que le problème de cisaillement qui existe aujourd'hui est dû à la décision de la SNCF de mettre une voie TGV unique, au départ implantée à titre provisoire.

Pour l'association, les TGV intersecteurs n'ont pas vocation à passer en pleine ville ou, si aucune autre solution n'est envisageable, ils doivent absolument passer en souterrain.

Du point de vue des enjeux socio-économiques, la mise en service de la ligne Massy-Valenton est prévue pour 2017, contre 2020 ou 2025 au plus tard pour l'Interconnexion Sud : le projet Massy-Valenton repose donc sur une période de fonctionnement de seulement 8 ans. Or, les projets d'infrastructures ne sont pas rentables sur une période aussi courte mais sur 50 ans.

L'association demande à ce que la solution d'enfouissement de la ligne soit étudiée, chiffrée, pour ensuite comparer les deux projets. Elle reconnaît que le budget initial sera dépassé dans le cas de l'enfouissement, ce qui ne justifie en revanche pas que cette solution soit écartée.

L'impact sanitaire du projet a été « épinglé » à plusieurs reprises par le ministère de la Santé, dont l'avis devrait être pris en compte dans le bilan social du projet.

L'association tient également à attirer l'attention sur le fait que le projet Massy-Valenton utilise une voie de réserve destinée au RER B ce qui risque de limiter les évolutions sur cette ligne qui est une des plus utilisées d'Ile-de-France.

### Citoyens à Antony

**Fabien FEUILLADE**, conseiller municipal et président de l'association, présente l'association Citoyens à Antony qui depuis 1999 défend, notamment par ses élus au Conseil Municipal les intérêts environnementaux et sociaux des habitants d'Antony. Cette association milite pour une ville « plus équilibrée, plus solidaire et plus citoyenne », elle s'attache également à mettre en œuvre des outils de démocratie locale sur la commune d'Antony.

Sur le projet il rappelle que, en 2005, l'association avait soulevé le risque des nuisances environnementales et de la césure urbaine qu'aurait entraîné la réalisation du premier projet de RFF.

L'association rappelle son soutien général au développement du réseau ferré, mais n'estime pas que le projet Massy-Valenton contribue à l'amélioration de la situation pour les populations locales et que la nouvelle ligne TGV soit prioritaire.

L'association demande un moratoire sur la concertation publique tant que l'incertitude sur le financement de l'Interconnexion Sud n'est pas levée. Fabien FEUILLADE précise qu'un projet moins cher, reposant sur une ligne TGV dans le sud de l'Essonne en direction d'Évry, avait été proposé pendant le débat public Interconnexion Sud, mais n'a alors pas été étudiée

Concernant le RER C, l'association doute que la fréquentation de la ligne augmente avec le passage à une fréquence au quart d'heure. Elle suggère un travail sur la desserte, par exemple via une gare commune RER B et RER C aux Baconnets ou à Fontaine-Michalon.

Pour l'association, le projet de RFF, en neutralisant une voie de réserve du RER B, portera atteinte à l'amélioration du RER B déjà dégradé.

**Jean-Marc Feuillade** suggère un élargissement du périmètre de l'étude socio-économique :

- Les parties Est et Ouest de la ligne devraient faire l'objet d'une étude globale. Etudier la rentabilité du projet sur la seule partie Ouest du projet constitue un contre-sens pour l'association.
- Le traitement du passage à niveau devrait être inclus dans l'étude et le budget du projet, étant donné l'impact direct de l'augmentation du trafic sur son fonctionnement.
- Les coûts induits des protections phoniques envisagées pourraient être intégrés dans les calculs du coût du projet. Pour l'association, 10 millions d'euros ne seront pas suffisants.
- L'association ne comprend pas pourquoi on étudie Massy-Valenton et l'Interconnexion Sud sur 50 ans alors que le projet Massy-Valenton est annoncé comme un projet provisoire.
- Les coûts indirects du projet devraient également être pris en compte, par exemple : les effets sur la santé des riverains, la dévalorisation des patrimoines ou encore les conséquences de la neutralisation de la ligne B
- L'association regrette que l'étude ne prenne pas en compte le projet du Grand Paris de la future ligne Versailles-Massy-Antony, de la future ligne 14 ou encore du tram-train Massy-Évry. Elle indique que les hypothèses de PIB et de cours du baril de pétrole prises dans l'étude ne correspondent pas à la réalité.

**CELFI - Thierry PERZO (président de l'association)** rappelle que le territoire de la concertation - Antony, Wissous et Massy- comprend à la fois des riverains, des usagers de la ligne C et de la ligne B et des usagers du TGV.

Ce territoire est donc confronté à des besoins de transports à la fois régionaux, nationaux et internationaux.

Au-delà des seuls intérêts des riverains, les citoyens défendent l'intérêt général.

Au nom de son association, il estime que le principe de l'encaissement des voies dans le dossier n°3 (suppression du PN9 par encaissement des voies ferrées) paraît un bon compromis entre l'enfouissement et le projet aérien proposé. D'autre part, il faut pousser la logique de ce projet du dossier n°3 avec un encaissement qui en direction de Choisy commencerait après le pont enjambant la RD920 sur la rue du Chemin de fer à Antony. Mais, le projet de suppression du PN n'est pas accepté pour le moment car la proposition d'un pont-rail n'est pas satisfaisante. L'association estime qu'un pont-route serait plus approprié quitte à ce que cela entraîne des ruptures de circulation des trains pendant 2 années entre Massy-Palaiseau et Antony. Les citoyens peuvent supporter une rupture de charge.

**Alain Hourgau** précise également que l'association ne veut pas d'un projet a minima ne transigera pas sur un petit prix, sur un petit projet Massy-Valenton. 10 millions d'euros de protections ne sont pas satisfaisants. Il estime, RFF peut passer outre les avis exprimés lors de la concertation au titre de l'article L 300-2.

## 2. DÉFINITION DU CAHIER DES CHARGES DE L'ATELIER

---

**Jean-Pierre TIFFON** invite les participants à lister, en petits groupes, les questions clés qui constitueront la feuille de route de la réunion.

*Les participants à la réunion se concertent par table pendant une dizaine de minutes.*

*Après avoir lu les questions notées par les participants à l'atelier, Jean-Pierre TIFFON les regroupe par thématiques.*

*Il propose que les questions concernant le passage à niveau et les aspects phoniques soient traitées lors des ateliers thématiques les concernant.*

Un participant demande à ce qu'une synthèse globale soit réalisée ultérieurement.

**L'équipe de RFF apporte des éléments de réponse aux questions. Les questions traitées en atelier ainsi que celles non traitées sont jointes en annexe. Elles recevront une réponse communiquée aux participants et publiée sur le site internet pour le 20 décembre. Les participants pourront ainsi en prendre connaissances avant la deuxième réunion de l'atelier.**

### Les RER B et C

*Le doublement de la fréquence du RER C est-il utile étant donné sa fréquentation ?*

*Quelles conséquences de la ligne Massy-Valenton sur le RER C ?*

*Peut-il y avoir une double gare RER B et C aux Baconnets ou à Fontaine Michalon ?*

*Peut-on rouvrir la gare de Wissous ?*

*Qu'en sera-t-il de la 3<sup>e</sup> voie du RER B ?*

*Pourquoi ne pas enfouir les voies du RER B ?*

**Jean-Marc Feuillade** indique qu'il faut tenir compte de ce qui s'est dit lors de la dernière réunion du STIF (16 novembre 2011) sur le schéma directeur du RER B Sud. La ligne est saturée, voire dangereuse et il est nécessaire d'apporter des solutions. Le problème de la troisième voie est clairement explicité dans le document du STIF.

**Julien Rivat du STIF**, en tant qu'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, rappelle que les trois gares Massy-Verrières, Chemin d'Antony et Rungis-la-Fraternelle, comptabilisent 5 000 passagers par jour avec une desserte à la demi-heure en période de pointe.

Cette branche constitue donc un cas particulier du réseau RER (en particulier au regard du niveau de service), que l'on ne retrouve pas même aux extrémités des lignes.

En comparaison, pour la branche jusqu'à Versailles-Chantiers et les gares de Petit Jouy, Jouy-en-Josas et Vauboyen, c'est 4 000 passagers par jour et une desserte au quart d'heure.

Le représentant du STIF rappelle que le schéma directeur a intégré pour 2017 de forts développements urbains (Orly, Rungis) qui impliquent une hausse de la demande sur le RER C.

Concernant les dessertes complémentaires (une double gare RER B/RER C aux Baconnets ou à Fontaine-Michalon et la gare de Wissous), le représentant du STIF précise qu'il sera difficile d'envisager davantage de gares si la desserte reste à la demi-heure. Cela sera plus judicieux lorsque la desserte sera au quart d'heure. La question de la faisabilité technique et du coût n'ont pas encore été étudiés et ne seront pas neutre dans la réflexion à mener sur ce thème.

Concernant la 3<sup>e</sup> voie du RER B, Julien Rivat rappelle que la réalisation de cette voie aurait surtout un intérêt dans le cadre d'une hausse de la desserte au-delà de 20 trains/heure au sud.

M. Gérard Mertens, riverain, rappelle l'histoire de la voie ferrée dans le secteur des Baconnets et l'origine des délaissés actuels qui pourraient être utilisés pour construire cette 3<sup>e</sup> voie.

M. Julien Rivat affirme que, contrairement à ce qui a été indiqué, le STIF n'a pas émis de réserves sur le dossier d'urgence pour le RER B Sud présenté par la RATP. Les orientations définies par la RATP pour la 3<sup>e</sup> voie RER B seraient certainement envisageables à horizon postérieur à la mise en service d'Interconnexion Sud.

En conclusion, il n'y a pas de contrainte à l'utilisation de cette 3<sup>e</sup> voie d'ici la mise en service de l'Interconnexion Sud, à condition de s'assurer des conditions de réversibilité pour le RER B à un horizon plus lointain.

Le représentant STIF précise qu'un schéma directeur sera défini prochainement et qu'un comité de ligne organisé par le STIF donnera plus de précisions sur le RER B (ce comité devrait se réunir début 2012). Enfin, l'enfouissement du RER B n'a encore jamais été évoqué.

Fabien Guérin précise que RFF n'a pas pris de 3<sup>e</sup> voie à la RATP car à l'heure actuelle il n'existe pas de réserve entre la gare de Massy-Verrières et l'actuel saut de mouton.

## L'étude socio-économique

*L'étude distingue-t-elle les enjeux RER des enjeux fret et TGV, c'est-à-dire les enjeux péri-urbains et les enjeux nationaux ?*

*Qu'en sera-t-il du trafic du fret après l'aménagement de ligne Massy-Valenton ?*

**Anne Bouland (chargé d'étude socio-économique RFF)** confirme que les effets sur le RER C et les effets nationaux (TGV) ont bien été distingués.

Le projet Massy-Valenton aura un effet neutre sur le fret, c'est pourquoi les études n'ont pas inclus cet aspect.

**Thierry PERZO** fait remarquer que dans le dossier il est indiqué que la pente admise en extrême dérogation ne permettrait pas le passage de convois trop lourds, ce qui serait un empêchement de passage de trains fret trop lourds..

**Bertrand BORY (représentant de l'Etat)** rappelle que cette ligne de grande ceinture connaît trois types de circulation : le fret, le RER C et le TGV.

Deux d'entre eux sont valorisés par la nouvelle ligne Massy-Valenton :

- la fréquence du RER pourra être doublée, ce qui devrait contribuer à l'attractivité de la ligne,
- la fréquence des TGV atteindra une quarantaine de trains par jour en plus.

Les quelques trains de fret (4 par jour) qui circulent également sur cette ligne ne constituent pas l'objectif du projet mais seront maintenus. Il précise que contrairement à la grande Ceinture en Massy et Orly la grande Ceinture Nord est un itinéraire fret.

**Fabien GUERIN** précise que le fret est intégré aux études acoustiques.

**François Régis Orizet** explique que le projet n'aura pas d'influence sur le trafic fret de nuit (22h-6h) étant donné le faible nombre de TGV et de RER C actuellement comme avec le projet.

## La relation entre Massy-Valenton et le projet Interconnexion Sud

*Quelle est la pertinence d'un projet coûteux, nuisant, provisoire, alors qu'un projet définitif est prévu 4 ou 5 ans plus tard ?*

*Pourquoi le même organisme appelle-t-il une concertation sur un projet provisoire alors que le calibrage du projet le plus structurant sera arrêté dans un an ?*

*Si les investissements prévus étaient remis sur l'Interconnexion Sud, ne permettraient-ils pas d'accélérer l'Interconnexion et ainsi de mieux la réussir ?*

**Un participant** souligne qu'il vaudrait mieux attendre les décisions à venir sur l'Interconnexion Sud - qui est le sujet le plus fondamental - avant d'avancer sur Massy-Valenton. Par ailleurs, il considère que faire un projet pour quelques années n'est pas raisonnable.

**François-Régis ORIZET** indique que le projet qui sera mis en œuvre en 2017 est justifié par le schéma directeur du RER C qui prévoit de passer le RER C au quart d'heure en pointe en 2017 et le prolongement des voies TGV vers Rennes et Bordeaux. Le calcul économique démontre que le projet Massy-Valenton est justifié pour la seule période 2017-2023.

Il rappelle également que l'étude socio-économique de l'Interconnexion Sud a été faite sur la base du projet réalisé de ligne Massy-Valenton.

Le représentant du STIF indique qu'ils vont réfléchir à allonger les plages horaires de circulation du RER C.

### Conséquences techniques et financières de la non-réalisation de ce projet

*Quel est la perte pour RFF si on ne fait pas le projet Massy-Valenton ?  
Quelles sont les conséquences de la non réalisation du projet ?*

**Fabien GUERIN** explique que la ligne actuelle peut absorber 52 TGV et suite à la réalisation du projet Massy-Valenton à l'Est, elle pourra absorber au maximum jusqu'à 55 TGV par jour. Pour les RER, on passerait de 65 RER C actuellement à 75 par une prolongation de la plage horaire. En revanche le passage à une desserte au quart d'heure en période de pointe au lieu d'une demi-heure aujourd'hui serait repoussé aux travaux de l'Interconnexion Sud.

**Un participant** relève que, avec la ligne Massy-Valenton, on passerait à 55 TGV par jour en 2017, contre 41 aujourd'hui, puis de 74 à 105 avec l'Interconnexion Sud en 2025 : le rapport est donc le même, mais les budgets nécessaires pour ces deux projets n'ont rien à voir.

**Jean-Marc FEUILLADE** souligne le fait que le projet de RFF n'est justifié que par la volonté d'augmenter le trafic TGV. Pour lui, c'est le trafic TGV qui empêche le doublement de la fréquence du RER C.

**François HAYE** fait remarquer que, dans le projet, RFF pose comme hypothèse que l'on doit accepter l'augmentation des TGV. Que se passe-t-il si on prend l'hypothèse : plus de RER et même nombre de TGV ? Pourquoi n'a-t-elle jamais été évoquée ? Si on arrête tous les TGV on peut faire passer plus de RER.

**François-Régis ORIZET** rappelle que même si le nombre de TGV est bloqué, le trafic RER C ne sera pas doublé et les problèmes de régularité existeront toujours. Il s'engage à apporter une réponse écrite plus détaillée à cette question.

### Augmenter la capacité de la ligne avec l'ERTMS

**Wissam Nehme, (conseiller municipal à Antony délégué aux nuisances environnementales en charge du dossier Massy-Valenton)** pose une question :

*Est-ce que la mise en place de l'ERTMS, sans réalisation de Massy-Valenton Ouest, permettrait de passer à 65 TGV ?*

L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) est un système de signalisation qui permet d'augmenter le nombre de train pouvant circuler sur les voies. Il est prévu d'être mis en œuvre sur les LGV sud-est et Atlantique. **Fabien Guérin** explique que le passage à l'ERTMS sur les lignes grande vitesse ne permet pas de faire passer 10 TGV de plus sans réalisation de Massy-Valenton Ouest.

### Alternatives au projet présenté par RFF : les questions d'enfouissement

*Enfouissement du PN9 ou enfouissement complet de Massy-Palaiseau à Wissous (TGV et RER C) : quel en serait le coût ?*

*Quel serait l'impact des travaux dans la ville ?*

*Peut-on avoir une étude avec un projet d'enfouissement à partir de la gare de Massy TGV jusqu'à Chemin d'Antony, voire une solution bitube ?*

*Est-il possible d'enfouir les voies du TGV depuis Massy-Verrières jusqu'à Orly ?*

Trois alternatives au projet de RFF sont évoquées par les participants :

1. Un enfouissement de la ligne actuelle accueillant le TGV et le RER C de Massy-Verrières à Pont-de-Rungis, avec une gare à Wissous en souterrain.
2. Un encaissement du TGV et du RER C de la gare de Massy-Verrières à la RD920 en incluant le passage à niveau de Fontaine-Michalon inclus. Solution qui viendrait prolonger la solution

de suppression du passage à niveau de Fontaine Michalon par encaissement présentée en concertation

3. Une ligne TGV en souterrain de Massy TGV à Rungis la Fraternelle

**Afin d'évaluer les bénéfices et les inconvénients de ces 3 alternatives RFF s'engage à faire réaliser un dire d'expert avec des éléments de délais, de faisabilité technique, d'impact et de coûts, pour le 20 décembre 2011.**

## CONCLUSION

Face aux demandes des membres de la réunion, **Laurence DE CARLO** s'engage à étudier la question de la participation de la RATP à la concertation. Pour le dire d'expert elle demande à RFF de proposer aux participants un cabinet d'expertise dont le choix puisse recueillir leur accord.

RFF étudiera si le recours à un autre cabinet qu'Inexia est possible pour rédiger un dire d'expert dans le temps imparti.

**Jean-Pierre TIFFON** rappelle que le compte-rendu sera envoyé aux participants à la présente réunion pour validation.

**La prochaine réunion de l'atelier sur la pertinence socio-économique du projet aura lieu le 5 janvier 2012, à 20h. Le lieu sera précisé ultérieurement.**

## LISTE DES QUESTIONS POSEES EN ATELIER (17 / 11 / 2011)

**Les réponses orales données en atelier seront confirmées par écrit d'ici le 20 décembre 2011. Les questions qui n'auront pas eu de réponse orale (faute de temps pendant l'atelier) seront traitées par écrit également d'ici le 20 décembre 2011.**

### Accueil du projet

- Si aucune proposition de RFF ne satisfait les riverains de la ligne Massy-Valenton secteur Ouest, que se passe-t-il ? Que prévoit la réglementation dans ce cas de figure ?
- Un représentant de RFF, riverain du projet, accepterait-il ce projet ?

### RER B

- Peut-il y avoir une gare RER C supplémentaire aux Baconnets ou à Fontaine-Michalon et est-il possible de rouvrir la gare de Wissous ?
- Quel est donc ce projet de troisième voie pour le RER B ? Est-ce utile sur un si petit tronçon ? (entre Baconnets et massy-Verrières page 12 du dossier n°1)
- Il n'y a pas de vision globale sur le RER B et la RATP est absente : quelles sont les conséquences des travaux sur le trafic du RER B pour les Baconnets ?
- Qu'en est-il de l'enfouissement du RER B ?  
*Précision d'un intervenant* : Il y a trois trafics, celui du RER B, celui du RER C et celui du TGV, et il n'est jamais envisagé d'enfouir le RER B, alors que la RATP ne semble pas opposée à l'idée d'enfouir la ligne B depuis Antony-centre jusqu'à Massy-Palaiseau.

### RER C

- Quelles sont les évolutions pour le RER C autres que la fréquence, la régularité et éventuellement des gares supplémentaires ?
- Pourquoi doubler le RER C, vu la fréquentation ?

### RATP



- D'après le projet que vous, RFF, proposez, il semble que la RATP ait concédé une partie de son terrain à votre profit ? Quel est cet accord ? Est-il déjà signé ou est-ce une promesse de type verbal ?
- Pourquoi la RATP ne participe-t-elle pas au débat ?
- Si la RATP a besoin d'une voie de réserve, la construira-t-elle ou non sur le talus ?
- Qu'en est-il de la desserte du territoire, des doubles gares RER B et C et de la gare à Wissous ?

### TGV et SNCF

- La gare TGV de Massy est-elle appropriée pour l'augmentation du trafic TGV ?
- Pourquoi ne pas avoir étudié la solution à partir de Massy-TGV en longeant la grande ceinture jusqu'à la zone industrielle de la Bonde derrière Leroy-Merlin et, de là, tirer la ligne le long de l'autoroute, puis le long des emprises de l'aéroport, projet en zone non-urbanisée et ne nécessitant pas de tunnel ?  
*Précision d'un intervenant* : C'est une alternative aux projets Interconnexion Sud et Massy-Valenton.
- Y a-t-il une garantie de la stagnation des trafics de fret ?

### Troisième voie

- Le projet permet-il de conserver la possibilité d'une troisième voie RER B ?
- Quel sera l'impact sur la fiabilité et la sécurité du réseau suite à la neutralisation de la troisième voie ?

### Qualité des voies

- La qualité de la voie permet-elle de supporter l'augmentation du trafic ? Sinon le coût doit être intégré dans le projet. La qualité de la voie permet-elle un doublement de la fréquence ?  
*Précision d'un intervenant* : En particulier le tablier de certains ponts, comme le pont de Montjean à Wissous et le pont avant la gare de Massy-Valenton ?
- Sur la ligne du RER C, la pente des Baconnets jusqu'au PN9 est-elle compatible avec la force des trains ?  
*Précision d'un intervenant* : Au cours de la première réunion, il a été évoqué que la ligne du TGV serait enfouie de 8 m sous le parking des Baconnets et que le passage à niveau serait surélevé d'1,5 m, soit près de 10 m de dénivelé entre les Baconnets et le passage à niveau. En outre, cela sera sur la voie 2 qui est la voie montante.

### Coût et financement

- Pourquoi les régions Est, Nord et Sud-est ne participent-elles pas au financement ?
- Quel est le coût du gel de 2003 ?  
*Précision d'un intervenant* : RFF n'a jamais voulu prendre en compte les observations des riverains.
- Quel est le coût global du projet unique ?
- Précision d'un intervenant : En 2008, le protocole avec la région Île-de-France pour le secteur Ouest a beaucoup évolué en termes de délais et de coûts.
- Quel est le coût des protections de cheminement des collégiens et des lycéens au Chemin d'Antony ? Quel est le coût de réfection de la gare ?

### Nuisances phoniques

- Pourquoi les TGV ne gagnent-ils pas les deux voies du RER C au niveau de Massy-Palaiseau au lieu d'Antony qui est une zone habitée ?
- Jusqu'à Chemin d'Antony, pourquoi ne pas envisager une solution de bitube ?
- Quelle hauteur de mur de protection serait nécessaire pour protéger les riverains d'en haut, sachant qu'il existe d'importants dénivelés par endroit ?
- Pourquoi les voies TGV et RER ne sont-elles pas entièrement enterrées de Massy-Palaiseau jusqu'à Wissous puisque nous sommes en agglomération en continuant à desservir les voies sur le trajet ?
- La carte de bruit imposée par le décret du 24 mars 2006 a-t-elle été réalisée sur les voies existantes (RER B, RER C, fret et TGV) ?
- Est-il possible de limiter à 40 ou 50 km/h la vitesse de circulation de tous les trains en ville ?
- Quelle garantie pour les riverains du RER C concernant l'utilisation nocturne de la voie ferrée ?

- À défaut d'un enfouissement des voies possible ou complet, ne pouvons-nous pas envisager une couverture des voies, par exemple au niveau des aiguillages bruyants ?  
*Précision d'un intervenant* : L'aiguillage des TGV est particulièrement bruyant. Il serait judicieux de couvrir du pont PN9 à la gare des Baconnets.
- Quel est le coût de la rénovation du matériel roulant (TGV et RER) ?  
*Précision d'un intervenant* : La courbe au niveau de Chemin d'Antony est très bruyante. Outre les protections phoniques, des améliorations sur le matériel pourraient diminuer les nuisances sonores dues au freinage.  
Les protections phoniques ont-elles été évaluées en fonction de l'étude Egis Rail ou en tenant compte du doublement du RER C ?

### Enfouissement

- Pourquoi l'étude socio-économique n'intègre-t-elle pas le projet du Grand Paris ? Pouvons-nous avoir une étude avec un projet d'enfouissement à partir de la gare de Massy-TGV jusqu'à Chemin d'Antony, voire une solution bitume ?
- La condition pour que le projet Massy-Valenton soit accepté est de faire l'enfouissement ou l'encaissement du PN9 et d'accepter les interruptions nécessaires : 10 mois pour le RER B, 2 ans pour le RER C et le fret, 18 mois pour TGV.
- Est-il possible d'enfouir les voies du TGV depuis Massy-Verrières jusqu'à Orly ? Le RER C serait remplacé par un tram. (Enfouissement et RER C)
- L'étude d'enfouissement annoncée par le maire d'Antony sur le TGV, le RER C et le fret depuis Massy-Palaiseau a-t-elle été réalisée ?
- Jean-Pierre TIFFON distingue les différentes formes d'enfouissement évoquées : l'encaissement ou l'enfouissement du passage à niveau de Massy-TGV ou Massy-Palaiseau jusqu'à Wissous soit, pour certains, la première phase d'Interconnexion Sud ; l'enfouissement du RER B. Mais il n'est pas possible de procéder à un enfouissement commun des lignes des RER B et C.  
*Précision d'un intervenant* : Il faut tenir compte de ce qui s'est dit lors de la dernière réunion du STIF (16 novembre 2011) sur le schéma directeur du RER B Sud. La ligne est saturée, voire dangereuse et il est nécessaire d'apporter des solutions. Le problème de la troisième voie est clairement explicité dans le document du STIF.

### Étude socio-économique

- L'étude socio-économique peut-elle montrer des évolutions de 2000 à 2010 ?
- Quelles sont les pertes pour RFF si le projet actuel n'est pas réalisé ?
- Ne serait-il pas utile que RFF précise la nature et l'impact des travaux qui seront réalisés sur la plateforme (travaux de jour, travaux de nuit, déplacement des voies de RER B, impact sur les trafics existants) ?
- Est-il possible d'opérer une double globalisation de la rentabilité socio-économique autour du projet spacial-banlieue avec les différents acteurs (RATP, national, RFF et TGV) compte-tenu de l'Interconnexion ? Est-il possible de distinguer dans les études socio-économiques ce qui est de l'ordre du TGV et ce qui est de l'ordre des RER et trafics régionaux ?  
*Précision d'un intervenant* : Il ne faut pas circonscrire la rentabilité aux seuls projets des voies RFF, mais la considérer d'une double façon : son insertion en banlieue et son insertion dans un réseau national.
- Le coût social du sous-développement du RER C et de la saturation du RER B a-t-il été mesuré (pollution et temps perdu en trajets) ?
- L'étude d'impact sur le commerce local dans le quartier Massy-Michalon a-t-elle été réalisée ?
- Les coûts liés à la santé des riverains sont-ils intégrés dans l'étude socio-économique ?
- Il faut mener une étude d'impact sur les logements collectifs et sociaux, les établissements scolaires et sanitaires ?
- Quelle est l'augmentation du trafic ferroviaire depuis 2000 en distinguant TGV, fret, RER B et RER C ?
- Quel sera l'impact du projet sur la dévalorisation des propriétés immobilières ?
- Le projet provisoire n'impose-t-il pas un surcoût économique et social ? Le projet est-il faisable ?
- Réaffecter les budgets du provisoire sur le projet Interconnexion Sud ne garantirait-il pas une meilleure réussite du deuxième projet ? Le provisoire ne repousse-t-il pas la réalisation d'Interconnexion Sud ?

## Phasage

- Pourquoi morceler la concertation alors que nous pourrions prendre en considération l'ensemble des trafics existants (RER B, RER C, TGV, fret) ?
- Le projet peut-il devenir une anticipation de l'Interconnexion enterrée en zone urbanisée débouchant sur la Fraternelle sur son futur tracé ?  
*Précision d'un intervenant* : Se rapporter au cahier d'acteur n°6 du CELFI dans le débat Interconnexion Sud  
Ne pouvons-nous pas anticiper le souterrain d'Interconnexion Sud pour le tronçon Massy-Valenton ?
- Est-il possible d'accélérer la fongibilité du budget dévolu à Massy-Valenton sur celui d'Interconnexion Sud si le projet Massy-Valenton n'est pas réalisé ?  
*Précision d'un intervenant* : Tout ce qui serait économisé sur le projet Massy-Valenton serait transféré dans le budget d'Interconnexion Sud pour permettre la construction plus rapide d'un tronçon entièrement souterrain.

## Pertinence du projet provisoire

- Quelle est la pertinence d'un projet provisoire qui obérerait des possibilités de développement des RER B et C du fait de la circulation des TGV qui se ne fera pas en site propre ? Il faut discriminer les trajets et ne pas mélanger les trafics TGV et les trafics RER.
- Quel est l'intérêt de faire un projet provisoire, coûteux et nuisant alors qu'un projet définitif est prévu dans 4 ou 5 ans ?
- Est-il viable de faire le projet provisoire alors que le projet définitif pourrait être accéléré ?
- Pourquoi le même organisme RFF en charge de deux projets corrélés nous appelle-t-il à concertation sur un projet provisoire d'abord, alors que le calibrage, y compris financier, du projet le plus structurant sera arrêté dans un an ?
- Est-ce que cela vaut la peine de faire tous ces travaux 1 à 6 ans avant l'Interconnexion Sud ?  
*Précision d'un intervenant* : Il faut prendre en compte la construction de la tranchée couverte à Massy-Verrières, peut-être 2 ans, période durant laquelle l'itinéraire Massy-Valenton ne sera plus utilisée puisque le projet de RFF prévoit l'arrêt des circulations TGV et l'interception des voies pour construire le tunnel définitif à la place des voies actuelles. Cela représente 2 ans de moins, donc une durée ramenée à 1 an/6 ans (Interconnexion Sud 2020/2025 – Massy-Valenton 2017 soit 3 ans/8 ans).

## Pertinence économique

- Afin de gagner du temps sur la négociation, est-il possible que la RATP rachète à RFF la ligne C de Massy à XXX ? Les problèmes liés au fait qu'il y a RATP, RFF et SNCF ne sont-ils pas coûteux au détriment des usagers ?  
*Précision d'un intervenant* : Il s'agit d'éviter le doublement des infrastructures puisqu'il y a deux opérateurs différents, RATP (RER B et C) et SNCF (TGV).

## Interconnexion Sud et Grand Paris

- Qu'en est-il de l'éventualité du transfert de l'aéroport d'Orly ?
- Qu'en est-il de la prise en compte du projet du Grand Paris ?

## Questions à aborder dans les autres ateliers

- Existe-t-il en Île-de-France une voie ferrée qui ait la même configuration que celle de Massy-Valenton, c'est-à-dire ligne RER (principe d'affichage) qui accueille la circulation de TGV et de trains fret ? Y a-t-il une ligne équivalente où le RER est mixé avec d'autres trains de fret ou de TGV ?
- Une suppression du passage à niveau comme prévu en 2005, avec élévation de la voie ferrée, est-elle compatible avec le plan d'urbanisme de la ville d'Antony ?
- Quelle est la compatibilité des travaux Massy-Valenton et Massy-Verrières et des travaux pour Interconnexion Sud ?

## **ANNEXE 1 : texte intégral de l'intervention de « Citoyens à Antony » sur l'étude socio-économique du projet**

*« Nous ne sommes pas des spécialistes, des experts en modèle socio économique, donc les remarques que nous allons présenter sont le résultat d'une étude des documents que vous nous avez communiqué, et bien évidemment nous souhaitons que vous puissiez nous apporter les éclairages, les compléments qui nous seront utiles au cours de ce groupe de travail et que vous entendiez aussi nos remarques, nos suggestions et demandes d'informations et d'études complémentaires.*

*Sur le document qui nous a été présenté : Concernant le périmètre de l'étude*

*Une première remarque de fond. Vous élaborez votre étude de « rentabilité » sur la seule partie Ouest du projet. Or le projet Massy-Valenton est un tout, un projet unique de Massy à Valenton ! Le phasage Est/Ouest, le saucissonnage, n'est du en vérité que parce qu'il y a eu une forte opposition des riverains d'Antony. Donc, à notre avis, l'étude de rentabilité doit porter sur la globalité du projet et non sur la seule partie Ouest; Il s'agit là d'une manœuvre un peu déloyale qui consiste à amputer une masse importante des coûts et de fait rendre plus attractif les résultats de l'étude.*

*Seconde remarque, vous n'intégrez pas dans cette étude les coûts induits par la suppression du passage à niveau. Or, puisque le trafic sera doublé dès 2017, la suppression du passage devient quasi obligatoire, ce passage de préoccupant va devenir dangereux puisqu'il sera fermé deux fois plus de temps dans la journée, que les barrières seront abaissées plus de 200 fois par jour entre 6 heures du matin et 22 heures le soir, qu'ainsi la durée de fermeture va passer de 120/130 convois par jour à près de 250 soit à raison d'environ une minute de fermeture, le passage à niveau sera fermé plus de quatre heures par jour à la circulation automobile et piéton. Donc les travaux de suppression s'imposent et là encore à notre avis doivent être intégré dans les calculs de rentabilité*

*Troisième élément qui à notre avis devrait être pris en compte, c'est le coût des travaux d'insertion phoniques et environnementaux (10 millions environs) induits et rendus nécessaires par ce projet. Il est donc évident que ceux-ci doivent être pris en compte dans le calcul de rentabilité.*

*Quatrième et dernier éléments de fond sur cette étude c'est la projection dans le temps. On nous dit que ce projet n'est que provisoire et qu'il n'a une durée pour ce qui concerne le trafic TGV que de 3 à 7 ans ( de 2017 à 2020/2025, on doit donc faire l'étude de rentabilité sur cette période et non comme on nous y invite sur une cinquantaine d'années ! Ou à tout le moins imputer les coûts TGV sur une durée limitée à 2025 et ceux de la ligne RER C sur le schéma proposé par l'étude.*

*Voilà pour les coûts directs que votre étude ne prend pas en compte, il convient nous semble-t-il d'inclure les coûts indirects tels par exemple :*

- *la prise en compte des effets sur la santé des riverains en référence à l'avis défavorable du ministère de la santé sur ce projet*
- *la prise en compte de la dévalorisation des patrimoines immobiliers le long de la ligne Massy-Valenton*
- *la prise en compte de la neutralisation de la troisième voie RER B qui compromet le développement et la sécurisation de cette ligne du RER particulièrement surchargée jusqu'à l'éventuelle réalisation de l'interconnexion sud. Cette neutralisation a évidemment un coût indirect que vous n'avez pas pris en compte dans votre étude.*

*Nous ne contesterons pas les données macro économiques que vous indiquez dans cette étude, par les temps qui courent ou chaque jour les experts internationaux modifient leur prospectives nous n'avons pas de prétention dans ce domaine, reste cependant que le coût du pétrole à 89 dollars et le PIB à 1,9 en moyenne nous semblent aujourd'hui d'un optimisme, voire d'un irréalisme, que l'on ne rencontre plus guère aujourd'hui dans les sphères économiques !*

*Nous contestons cependant le manque de prise en compte de l'environnement régional et national notamment en ce qui concerne l'aménagement programmé des transports en commun en Ile de France et de fait les effets induits sur le projet Massy-Valenton par ces nouveaux équipements et nouvelles lignes à l'horizon 2020/2025. C'est par exemple les effets induits par*

- *la ligne de métro 14 de Paris à Orly,*
- *la mise en service du tram/train Massy-Evry*

- *la réalisation de la ligne verte du Grand Paris, Versailles, Massy, Antony, Orly.*

*Ces projets qui d'évidence impacteront le trafic Massy-Pont de Rungis ne sont pas évalués dans votre étude, ce qui, d'évidence en fausse le résultat.*

*Voilà en préambule les remarques générales sur lesquelles nous souhaitons attirer votre attention et souhaitons que vous les preniez en compte pour la poursuite de nos travaux et nous apportiez les éléments de réponse dans nos prochaines réunions. Il s'agit, je l'ai dit de remarques d'importances, nous avons bien sûr d'autres interrogations et remarques que nous exposerons au cours de nos travaux. »*