

CONCERTATION PUBLIQUE REGLEMENTAIRE

**Avis et contributions déposés sur l'atelier n°1
sur la pertinence socio-économique du projet**



AMÉNAGEMENTS ET PROTECTIONS
LIGNE MASSY-VALENTON
SECTEUR OUEST

AVIS

18/02/2012 – Pascale LE NEOUANNIC

concernant la concertation sur la partie ouest de l'aménagement de la ligne Massy-Valenton, force est de constater que le projet proposé par R.F.F. n'est pas fondamentalement différent de celui proposé initialement en 2003. Certes, face à la mobilisation des riverains, des améliorations ont été apportées par R.F.F. : suppression de l'élargissement de la plateforme au niveau de la rue des Chênes, prise en compte de la nécessité de mesures de protections acoustiques, meilleures insertions environnementales. Il n'en reste pas moins que l'objectif reste le même : faire passer sur cette ligne 80 TGV par jours. Dans ces conditions, il ne peut être question que les populations riveraines subissent les nuisances dues à la progression du trafic des TGV sans que des mesures maximum de protections soient prises, ce qui est loin d'être le cas en l'état actuel du projet. Par ailleurs, avec l'interconnexion sud LGV, ce projet a-t-il encore un sens ? La logique voudrait que l'on réponde non. Ne peut-on pas attendre 2025 (date annoncée pour l'interconnexion sud LGV) alors que la réalisation de l'aménagement de la ligne Massy-Valenton est annoncée pour 2017 ? Quel est alors le risque ?

Avec les incertitudes qui pèsent sur le financement de l'interconnexion sud LGV, RFF ne sera-t-elle pas tentée de se contenter de la liaison Massy-Valenton et ainsi abandonner l'idée d'une voie dédiée pour les TGV qui passe ailleurs que sur les voies empruntées par le RER C, sauf si c'est le RER C qui est voué à disparaître ? Incontestablement, le piège est là !

En l'absence d'information suffisante ce projet paraît inacceptable

:

- Soit l'interconnexion sud se réalise, et le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton n'a plus de sens que s'il sert au développement du transport de marchandise (mais alors il faut investir largement contre les nuisances)

- Soit l'interconnexion sud ne se réalise pas, et il ne saurait être question que la population riveraine subisse les nuisances dues à la volonté exclusive de RFF et de la SNCF d'accroître le trafic TGV.

Ceci d'autant plus qu'il ressort des différents ateliers mis en place lors de la concertation que toutes solutions d'enfouissement des voies ou d'encaissement apparaît comme irréalizable de part la nécessité d'interrompre le trafic des RER B plus de 12 mois pour les réaliser.

La priorité ne consiste pas dans l'augmentation du trafic des TGV mais bien dans l'amélioration du trafic des RER B et C sur notre ville.

17/02/2012 – Daniel VERRIER

LA LUTTE CONTRE LE BRUIT DOIT RESTER UNE GRANDE CAUSE ET LES PROJETS DE TRANSPORTS D'AUJOURD'HUI NE DOIVENT PAS FAIRE MOINS QUE CEUX REALISER IL Y A 20 ANS (VOIR TGV ATLANTIQUE).

Un projet qui mécontente beaucoup de monde, pour un bien modeste gain.

Voir annexe jointe

Pour télécharger le document joint, cliquez sur le lien ci-contre : [Avis-DVerrier](#)

16/02/2012 – François HAYE

Je m'associe aux remerciements de presque tous pour saluer l'engagement des personnes de RFF et de madame la garante dans le processus de concertation.

Toutefois le bouclage de cette phase ne doit pas occulter quelques imperfections, dont certaines sont lourdes .

1 Il n' a pas été répondu à la question du cadencement de la concertation : pourquoi hâter sa conclusion a 8 -10 mois de la décision du tracé et du financement de l' Interco Sud : alors que c'est un sujet en interdépendance évidente ; on prend le risque du "chèque en blanc" à l' Etat -la pérennisation d'un fort trafic TGV sur une voie pas calibrée pour çà-si l'Interco est différée . La Mairie – surtout sa majorité, en responsabilité de l' acceptation du projet, mais aussi l'opposition – serait gagnante à ce "plus" de visibilité ; la région aussi . Les raisonnements économiques parfois approximatifs du fait du statut "clé de voute" de ce maillon deviendraient crédibles ; on voit mal que la FNAUT puisse gravement s'offusquer de ce délai supplémentaire minime au regard des 20 ans et plus de trafic subi sans préavis par les riverains : ce sont d'abord les TGV qui bloquent le doublement de trafic RERC et non pas d'obscurantistes riverains par ailleurs membres, parfois, de la même FNAUT ! et les régions atlantiques souffriraient sans grand dommage ce supplément raisonnable de délai de décision.

Et quant aux riverains : ce n'est pas du tout la même chose de devoir subir plus de nuisances quand on en prend

pour 7 à 8 ans ou pour 15 à 15 ! Donc : une occasion de paix des braves a été loupée faute d'avoir pris en compte cette demande si simple : dommage pour tous .

2 Merci à RFF d'envisager ce qui était inenvisageable quelques jours plus tôt : une vitesse maximale des TGV sur le tronçon: mais mettez vous d'accord entre vous s'il s'agit de vitesse maximale "moyenne" en tout point du tronçon ou une vitesse maximale instantanée : ça importe sur les nuisances

3 sur la procédure de concertation, j'ai relevé que certains compte rendus étaient assez "sollicités" dans leur rédaction : par exemple la version "enfouissement" qui était présentée comme inattractive car ne conduisant pas à Orly : c'est vrai mais en un premier temps seulement . les corrections apportés en atelier 1 à une première version malencontreuse ont été de très loin insuffisantes. Or cette réfutation de cette variante par RFF se voulait majeure . Hélas à faux

D'une façon générale les compte rendus, souvent exhaustifs de l'expression des points de vue donnaient l'impression d'une dissymétrie entre ceux de la tribune et ceux de la salle.

De plus l'expression "majoritaire/minoritaire " ou "un participant" était malencontreuse car la concertation n'est pas un décompte de voix .

Enfin il est resté quelques questions sans réponse : par exemple le bilan socio-économique de la ligne Massy Valenton depuis que les TGV y passent devait logiquement être fait : on n'a rien vu . Or ça importait aussi (fabuleuse rentabilité : tant de trains depuis 20 ans avec un minimum d'investissement : et même en comptant les décotes immobilières bien réelles -au moins pour le passé-, ça a du faire un bon chiffre !)

Enfin il pouvait être astucieux de monter les avis des uns contre ceux des autres : il l'aurait plus été de montrer qu'au fond ils n'étaient plus irréconciliables, en injectant la notion de temporalité des projets .

Bravo mesdames messieurs d'avoir le maximum dans le temps imparti : mais c'est sa limitation qui aura été le problème : il eut fallu plus de temps pour une formalisation plus neutre, des réponses encore plus complètesça coïncide avec ma précocccupation n°1 : 8 à 10 mois de plus et la forme -en plus du fond – de la concertation auraient été absolument nécessaires pour la crédibilité du processus.

Dommage, oui, dommage .

François Haye

16/02/2012 – Philippe DENEUVILLE

Suite à la prise de connaissance des informations de la restitution de la concertation du 14 février, l'encaissement est rejeté car interromperait la circulation du RER B essentiellement, pendant 1 an.

Ma proposition; ne produire cette encaissement que sur le tronçon qui n'impacte pas la ligne B, au minimum sur les nouvelles voix à déplacer de 15 m suite au travaux du passage à niveau.

15/02/2012 – Didier FERRE

Comment RFF ou le STIF peut justifier l'augmentation du trafic au quart d'heure de la ligne C sur le tronçon Wissous – Massy alors qu'il y a si peu de passagers dans les trains? si peu de passagers parce que si peu de gares

Le coût de projet ne peut se justifier que si de nouvelles gares soient ouvertes (interconnexion B et C aux Baconnets, et réouverture de la gare de Wissous)

Il ne faut pas que la ligne C soit la justification de ce projet qui va nuire aux dizaines de milliers de riverains (pour un gain de quelques minutes pour les passagers des TGV) sauf à améliorer concrètement la qualité du service de la ligne C.

10/02/2012 – Daniel MOURANCHE

Résumé : le vertueux grignotage du rail sur la route en Ile de France se heurte à la saturation du réseau. Il n'y a pas le choix :

il faut à la fois faire du neuf -l'interconnexion sud- et renforcer l'existant. Toutefois, il n'est pas sûr que RFF apporte ici tous les éléments d'un bon projet de renforcement du secteur Massy- Rungis au plan de l'insertion urbaine et de la qualité de service des trains.

Il est regretté l'absence d'action de réduction du bruit à la source des voies, de nouveaux arrêts à Wissous et aux Baconnets, de nouvelles voies de dépassement et d'ambition esthétique pour l'emprise rénovée.

Pour lire l'intégralité de l'avis, cliquez sur le lien ci-contre : [Avis-DMouranche](#)

10/02/2012 – Marc BOUCHERY

L'Association Interconnexion Sud TGV en Ile de France regroupant plus de 100 adhérents dont 12 régions métropolitaines souhaite que le projet Massy/Valenton se réalise le plus rapidement possible.

L'amélioration de ce tronçon mixte Fret/RER/TGV et permettant la connexion de la ligne atlantique avec les autres LGV est vitale pour l'ensemble des habitants de la province. Les incertitudes des temps de parcours liées aux difficultés d'insertion sur ce tronçon ne sont plus acceptables.

Marquant leurs intérêts pour ce projet, 5 régions de province se sont engagées en 2003 à financer le projet d'amélioration qui amènera davantage de fiabilité et ont signé la convention de financement.

L'association souhaite en conséquence que la concertation en cours dans le secteur ouest permette de parvenir à un consensus. Conscient qu'il est indispensable de tenir compte du cadre de vie des riverains, elle rappelle également que les nouvelles mesures d'insertion dans l'environnement et acoustiques proposées par RFF seront pérennes lorsque les TGV basculeront sur la ligne dédiée du projet Interconnexion Sud en 2020-2025 et protégeront également du RER C, 2 fois plus nombreux que les TGV à circuler sur ce tronçon.

La ligne aura en effet la capacité d'accueillir jusqu'à 150 RER C et 75 TGV.

L'Association rappelle que son objectif est également la réalisation de l'Interconnexion Sud. Cette ligne dédiée aux TGV résoudra définitivement les problèmes de mixité et offrira aux habitants de l'Ouest un meilleur accès à l'aéroport d'Orly et au Sud de l'île de France. Mais ce projet ne pourra pas voir le jour avant plusieurs années : le projet Massy-Valenton reste donc indispensable à court terme pour améliorer les liaisons entre les régions de l'Ouest et le reste de la France.

L'Association appelle donc chacun à la responsabilité afin que ce projet puisse enfin se réaliser à l'ouest dans le respect des attentes des riverains, des franciliens et des habitants de la province.

08/02/2012 – Alain LHUILIER

Ayant constaté qu'un "expert" de RFF contestait avec beaucoup d'aplomb le fait qu'un environnement bruyant fasse baisser le prix de l'immobilier, je vous adresse un extrait du "Callon 2010" livre qui sert couramment en France et depuis 32 ans aux expertises de biens immobiliers ...

le "Callon 2010" dit le contraire de l'"expert" de RFF Pour le "Callon 2010" c'est -20% de pondération pour la valeur d'une habitation exposée au bruit (bien évidemment d'autres pondérations en + ou en - existent aussi) ; c'est aussi un impact sensiblement plus faible pour une desserte satisfaisante en agglomération

Intuitivement l'avis du "Callon 2010" paraît logique Plus en détails les arguments de l'"expert" RFF tiennent particulièrement mal dans le cas Antonien :

** le "plus" apporté par le projet aux riverains (selon RFF) est actuellement massivement ressenti par ces riverains comme étant franchement un "moins" dans beaucoup de domaines dont le bruit ; audessus d'un niveau de constructions R+1 (donc pour toutes les tours en particulier) il apparaît clairement que l'augmentation du bruit produit par les trains se répercutera intégralement ; les murs antibruit ne pouvant « monter jusqu'au ciel » ce grief n'a pas de solution dans le projet actuel ; on notera avec intérêt qu'en créant il y a 15 ans sur la « coulée verte du TGV » des caissons végétalisés audessus ou endessous du terrain naturel les experts RFF de l'époque avaient trouvé une réponse judicieuse, efficace et durable à ce grief*

** seules 2 stations RER C géographiquement très excentrées (dont une sur le territoire de Massy) sont de fait utilisables par des antoniens situés près des voies RER C ; de fait elles sont très peu utilisées par ces antoniens*

** cet excentrement géographique n'est pas modifié par le projet actuel ; qualifiée d'"idée intéressante" notamment par plusieurs élus d'opinions politiques différentes, la création d'une station RER C aux Baconnets n'est en effet pas actuellement au programme de l'opération*

** vu notamment la situation géographique inchangée des stations RER C, vu également les problèmes qui resteront non résolus sur le RER C y compris lorsque le trafic RER C aura été doublé sur cette ligne, il est très peu probable que les antoniens situés près du RER C puissent (en 2017) estimer que leur domicile sera désormais "bien desservi" par le RER C*

De manière générale il conviendrait de tirer un minimum de conséquences de ce qu'une majorité d'"experts" des plus grandes banques mondiales, agences de notation mondiales, institutions financières mondiales en tous genres a "constaté" "approuvé"

"conseillé" "décidé" "passé sous silence" etc ... pendant plusieurs dizaines d'années avant d'aboutir à la plus grande crise économique et financière mondiale jamais vue depuis 1944 (selon les uns) ou 1929 (selon les autres)

Aujourd'hui il apparaît notamment que :

** les "experts de très haut niveau" en question étaient notoirement influencés par ... "ceux qui les payaient" directement ou indirectement*

** qu'aucun n'avait vraiment intérêt à "mettre les pieds dans le plat" sauf à risquer dans les plus brefs délais une "mise à l'écart" de la profession voire une avalanche de procédures ou pire encore (cf ce qui est arrivé au journaliste d'investigation Denis Robert lorsqu'il a commencé à expliquer ce à quoi servait et sert toujours au niveau international*

la plaque tournante "clerstream" ; cf aussi ce qui est arrivé à des juges, des élus, des universitaires, des anciens hauts responsables d'institutions financières internationales lorsqu'ils ont rompu avec le "moutonisme ambiant" ou gêné un peu trop efficacement des "groupes d'intérêts" puissants ...)

* les "conflits d'intérêts" comme on dit pudiquement étaient plus souvent la règle que l'exception parmi les "experts" etc etc ...

Rappelons-nous très simplement qu'un avocat expert est avant tout au service de celui qui le paye pour plaider dans tel sens ... ou dans le sens contraire ... l'important dans l'affaire est d'avoir beaucoup d'argent pour se payer "un bon expert" ...

les 2 photocopies jointes ont déjà été données hier à un représentant de RFF et à Mme DeCarlo "garante de la concertation"

Bien cordialement

Alain Lhuillier

02/02/2012 – François Haye

Le désaccord s'est exprimé à l'endroit de la méthode de calcul économique exposée par RFF . Il revêt plusieurs aspects

– **Un désaccord sur le périmètre spatial du calcul**

- Les coûts et avantages du projet et de ses variantes doivent être, aussi, rapportés à l'ensemble du réseau TGV puisque le projet n'est qu'un déverrouillage d'un goulot d'étranglement : en aucun cas il n'y a de clientèle TGV spécifique depuis Massy jusqu'à Valenton, voire jusqu'à Wissous. C'est complètement différent à la fois d'une liaison Paris-Provence mais aussi d'une vraie Interconnexion en site propre, qui ont justifié en effet de l'élaboration puis de bilans prévisionnels de rentabilité puis de leur réalisation.
- Le tronçonnement de la rentabilité de la liaison Massy Valenton est dénué de sens : s'il y a eu deux décisions budgétaires distinctes, il y a au moins une seule et même logique de création.
- Entre autres conséquences trompeuses il y a celle-ci : si tout ou partie de l'investissement décidé le cas échéant venait à être réutilisé dans le cadre de la réalisation de l'Interconnexion Sud, alors on « plomberait » artificiellement le projet actuel pour, ultérieurement, exonérer le projet d'Interconnexion d'une partie de sa charge.

Un désaccord sur le périmètre temporel

L'horizon de 50 ans n'est pas adapté à la projection financière en effet la réalisation de l'interconnexion Sud ; en effet une partie importante des flux (ceux du trafic TGV) vont migrer vers cette liaison. Certes nous en ignorons l'échéance : il s'agit alors de moduler les résultats selon plusieurs variantes vraisemblables (2017, 2020) . Présenter des résultats « à 50 ans » est illusoire . Si le projet Massy Valenton est, selon la vision de RFF, assimilable à la création d'une liaison de transport, sa réalisation et son bilan d'exécution tombent alors sous le coup des différentes lois et règlements qui se sont succédés depuis la loi LOTI (1982) . A supposer que les archives du projet de réalisation soient perdues (!), il demeure possible de réaliser un bilan ex-post depuis la mise en service effective de cette liaison. On peut parier que cette rentabilité aura été excellente puisque le principal des infrastructures, préexistantes, ne sera pas pris en compte selon la méthode officielle de calcul. Loin d'être un exercice de style, la consolidation des flux passés- même approximativement décomptés – et futurs –avec plusieurs variantes de basculement de trafic TGV sur l'Interconnexion -éclairera d'un jour nouveau la vision financière qui sera présentée aux décideurs.

Un désaccord sur le périmètre des contenus

Au départ RFF ne souhaitait pas inclure les coûts de protection phonique et de Passage à Niveau . Le 31 janvier RFF a donné satisfaction sur ce point, sans, naturellement, injecter toutes les variantes possibles qui peuvent être imaginées : mais il s'est mis là en conformité avec la « circulaire-cadre de Robien » de 2004.

Il reste que le coût des nuisances environnementales et sanitaires qu'on peut traduire sous la forme d'une décote immobilière n'est pas encore pris en compte ; et ceci demeure une contradiction avec le texte de la circulaire (Annexe 6 : III Bruit)

Il reste également que le refus réitéré d'injecter une hypothèse de limitation de la vitesse des TGV sur le trajet –jusqu'à leur migration vers l'Interconnexion définitive- laisse échapper une occasion d'optimisation économique vitesse/nuisance, ce qui est dommageable.

Au total, et tout en reconnaissant la bonne volonté parfois ensuivie de correctifs appréciables de calculs, on est loin d'une présentation de résultat socio-économique pertinente pour le décideur :

Le rétrécissement du périmètre dans l'espace et dans le temps va conduire à un taux de rentabilité à 7 ans de l'ordre de 1% , voire inférieur : excluant de facto une hypothèse plus ambitieuse d'investissement (type hypothèse 1 à 920 M €).

Le refus de consolider ce projet de 12 kilomètres dans l' ensemble plus large du réseau qu'il déverrouille et sans considérer les profits tirés d'une exploitation à prix très attractif de l'ex-« voie stratégique » va dans le même sens : la non relativisation de ce projet dans son enjeu global bien plus large : quel est son impact sur la création de valeur sur le TRI global ? Elle comporte en outre l'inconvénient d'encourager à surseoir à la réalisation de l'Interconnexion Sud.

01/02/2012 – Yves Boutry

Je lis et j'entends exprimé par quelques riverains qu'il faudrait prendre en compte la "moins-value" immobilière des propriétés riveraines de la ligne pour calculer le taux de rentabilité du projet RFF.

Je m'élève en faux face à cette assertion pour plusieurs raisons:

Primo, le projet a pour but d'améliorer fortement la fréquence et la régularité du RER C. Vu l'augmentation inéluctable du coût du baril de pétrole, il ajoute une alternative – sans pétrole – aux possibilités de déplacements en Ile de France pour les riverains situés près des stations, et c'est encore plus net pour les habitants proches d'une gare non encore desservie (Wissous) mais qui le sera dans le cadre du projet .

Deuxio, le projet va contribuer à augmenter l'offre de TGV intersecteurs et donc ajouter des origines / destinations régionales / internationales ainsi que des fréquences supplémentaires aux destinations qu'offrent déjà la gare TGV de Massy-Palaiseau. Les agences immobilières ne seront pas les dernières à prendre en compte ces nouvelles destinations lorsqu'elles souhaiteront attirer le chaland vers les biens immobiliers qu'elles proposent sur Antony.

Tertio, la construction de protections acoustiques combinée avec la diminution constante des nuisances sonores des nouveaux matériels roulants ferroviaires qui sont progressivement mis en service (TGV2N NG, Francilien, MI79 du RER B rénovés ...) contribue petit à petit à faire diminuer les nuisances sonores des riverains de la ligne Massy – Valenton. En effet, les propriétés acquises il y a 25 ans ou plus, soumises alors aux bruits d'un trafic marchandise intense (_ 20trains / jour) et des bruyantes automotrices Z de la ligne de Sceaux, ont été acquises et habitées en connaissance de cause, sans surprise quant au bruit ferroviaire ambiant .

Enfin, ce sont bien les travaux de génie civil envisagés, c'est à dire le ripage de voies ferroviaires, et non la seule augmentation prévue du nombre de TGV et de rames RER C (voire RER B à terme), qui imposent la construction par RFF de protections acoustiques importantes (10M€). Sans travaux, le double effet de la mesure des bruits additionnés, mesurés en LEQ (de jour, de nuit) combinée à celle des normes à ne pas dépasser n'oblige pas à réaliser des protections phoniques et n'empêche pas le trafic ferroviaire de pouvoir croître. Il n'est fort heureusement pas prévu de démonter les protections acoustiques qui seront mises en oeuvre lorsque l'interconnexion Sud étant mise en service, une partie des trains désertent la ligne Massy – Valenton induisant une diminution des LEQs.

Toutes ces raisons me poussent à penser que, sauf pour quelques cas ponctuels et localisés, la valeur des habitations proches de la ligne ne perdront pas de valeur à l'avenir, voire y gagneront. La soi disante moins-value pourrait bien n'être qu'un mythe.

Cordialement

01/02/2012 – François HAYE

Suite à réunion d'hier soir

1 Monsieur Bony a raison sur ce point : il est vrai – contrairement à ce que j' ai dit – que l'hypothèse d'un scénario "doublement RERC + arrêt de la progression du TGV" a été proposée le 17/11.Mr Orizet avait réfuté cette hypothèse mais toutefois "s'était engagé à apporter une réponse écrite plus détaillée à cette question" .

Sauf erreur elle n'a pas été communiquée . "détaillée " fait pour moi référence aux questions de fréquences par tranche horaires , notamment du fait que les doublement de fréquence sur le RERC ne coïncident pas nécessairement avec les heures de pointe des TGV;

2 L'annexe de la circulaire de Robien prévoit bel et bien que les effets "bruit" doivent être pris en compte dans les évaluations de rentabilité . Je vous ai remerciés d'avoir intégré des effets "couts des protection nuisances dans les calculs (et à mon sens une quote part seulement du PN 9 s'imposerait réellement; Mais il me semble obligatoire d'inclure les décotes immobilières en vertu de cette annexe par ailleurs si inadaptée au cas d'espèce si on n'envisage pas une vision "reseau" du projet Massy Valenton. (cf nos remarques méthodologiques)

31/01/2012 – Marianne GLACET

Mesdames, Messieurs, représentants du projet, bonsoir,

Pourriez-vous EXTRAIRE du COUT GLOBAL :

LE COUT inhérent à l'interruption du RER B

dans les scénarios d'enfouissement ET d'encaissement avec la suppression du PN9, SANS DEPLACEMENT DES VOIES.

Vous remerciant par avance de votre réponse par retour mail.

De la même façon, pourriez-vous communiquer les réponses à mon mail du 22 janvier 2012 inscrit à la rubrique suppression du PN9.

Cordialement.

23/01/2012 – François HAYE

Ce texte fait écho à celui communiqué par RFF ,en réponse à mes questions sur le méthode de calcul économique mais encore non publié . Je persiste dans mes demandes : prise en compte de l'effet »clef de voute » ; inclusions de nuisances sonores (et j'ajoute, depuis, une partie du cout du PN 9) ; enfin l'injection d'une hypothèse de vitesse maximale des TGV avec sa conséquence en terme de rentabilité : Malheureusement je reçois de RFF un refus pour chacun de ces points, dûment argumenté mais à chaque fois-selon moi- contestable. Je souhaite que cet argumentaire figure sur le site mais ne puis prendre la responsabilité des sa transcription.

La rentabilité du projet Massy-Valenton Ouest- affiche un taux trompeur. : suffisant pour faire accepter l'investissement la solution la moins chère à l'Etat-décideur : trop faible pour envisager des variantes plus onéreuses.

1 Pour que le Taux de Rentabilité Interne (TRI) (incluant les décotes immobilières, le cout des mesures de protection et une partie du cout du PN 9) soit plus parlant que sa seule expression chiffrée, il convient que ses paramètres d'élaboration soient clairement exprimés :

- 11 le scénario de nombre de passages de trains (par nature : RER, TGV, Fret)*
- à l'origine de la création de la voie unique TGV*
- aujourd'hui*
- aux horizons successifs de réalisation de l' Interconnexion ?*

12 comment est impacté ce TRI selon les échéances de réalisation de l'interconnexion (2021, 2023, 2024 etc ?) (le graphique présenté en séance est trompeur, ceci a été bien noté)

13 comment le taux de rentabilité évolue avec les vitesses maximales potentiellement imposées aux trains, (assortis de l'inclusion de la décote immobilière, cf plus bas)

14 enfin, il faudrait savoir combien de minutes sont gagnées par le projet – et par qui ! : à nombre de minutes égal, ce n'est pas la même choses de perdre ou gagner 10 minutes sur un trajet de 500 km

1 fois tous les trois mois ou sur un trajet de 20 km 3 jours sur 5 !.

Il faut rapporter ce nombre à un utilisateur pour un an

2 la méthode de calcul est la même que celle utilisée pour des longs trajets avec faible % de trajet urbanisé : LGV Paris Province, Interconnexion Est. Or elle est là inadaptée car ce projet ne se justifie nullement par un supplément de trafic TGV entre Massy Palaiseau et Wissous (!) , mais il déverrouille une goulot d'étranglement du réseau dans son ensemble.

3 il faut donc présenter au décideur (Etat) les impacts de dégradation/amélioration de ce projet selon les variantes sur l'ensemble du trafic LGV. L'ordre de grandeur tourne autour du 1/10ème de % de TRI. Ce calcul est possible avec un degré de précision suffisant . Mais son principe en est refusé. L'absurdité est manifeste et porte concrètement à conséquence: Elle dénie toute chance au choix du scénario 1 qui est une anticipation partielle de l'Interconnexion Sud : trop cher, évidemment, rapporté au seul tronçon Ouest de Massy-Valenton !

4 il faut inclure le cout des nuisances des riverains, pour que la décision soit présentée e façon symétrique : plus de temps gagné pour les passagers, plus de chiffre d'affaires pour les opérateurs, économies de rejet de CO2 , MAIS aussi pertes cumulées de valeurs immobilières.

Une partie du cout du PN 9 doit figurer dans ce calcul : car si cet investissement est en effet inéluctable, sa réalisation en est sans conteste accélérée par l'existence et la progression du trafic TGV.

5 il n'y a pas lieu d'écarter la proposition de limiter les vitesses maximums des TGV sur le parcours urbanisé : non seulement ce ne serait pas le seul cas de limitation de vitesse (pour causes techniques ou de travaux) mais aussi parce que le bienfait de cette mesure est a priori très significatif en abaissement de nuisances. Et il ne s'agirait que

d'un temps limité, jusqu'à la réalisation de l'Interconnexion Sud, dans un contexte de mixité de trafic avec des RER qui eux-mêmes induiront cette limitation. A cet égard aussi, la situation est atypique. Le raisonnement économique doit connaître des impacts de ces limitations en termes négatifs (pertes de temps usagers RER) comme positifs (gain de temps usagers RER, diminution des nuisances)

Conclusion

Le TRI tel que présenté est largement surestimé dans le seul périmètre de la liaison ; mais son impact sur la rentabilité de l'ensemble du réseau, qui est le périmètre de son enjeu, est faible et doit être calculé : car il s'agit d'éclairer honnêtement l'Etat-décideur.

Les méthodes normées pour d'autres projets –déjà contestables car dès la seconde LGV on ignore l'effet « réseau » (le succès d'une 2 ème LGV réalisée est supérieur a celui de la première, à cause d'un début de maillage attractif du territoire) rencontrent dans le contexte leurs limites .

Il n'est pas compréhensible que les travaux de l' atelier n°1 cessent simultanément avec ceux des autres ateliers, car les calculs qu'il est en charge d'étudier dépendent des résultats de ces autres ateliers.

Il se trouve que la variable « délai de réalisation de l'Interconnexion Sud » pèse d'un tel poids qu'on ne comprend pas – à moins d'un an maintenant de l'établissement de son scénario physique et financier (cf Débat Public) -qu'on ne diffère pas la conclusion de la concertation à ce terme-là, comme je comprends d'ailleurs que c'est le sens du vœu de la Mairie comme de toute la municipalité. C'est une chance à saisir, pour tous, RFF compris.

Faute de ces compléments d'informations, on pourrait retirer l'impression que la concertation sur le sujet Massy Valenton Ouest est en grand risque de ne pas tenir ses promesses, sous l'angle de la pertinence socio-économique, pour avoir masqué un de ses postulats de départ : l'inéluctabilité déjà entérinée de la poursuite de la progression du trafic des TGV dans cette zone, au grand dam de tout le reste, sans que soient tirées les conséquences d'une longue imprévision publique antérieure. On accepte bien la saturation des Rer faute de tunnels supplémentaires sous le Chatelet : pourquoi ne pas accepter qu'il faille attendre l'Interconnexion Sud pour augmenter encore le trafic TGV en pleine ville, puisque la voie est maintenant saturée ? Et s'il faut se réjouir que plus de Rer passent en 2017, alors qu'on calme pour un temps –maintenant raisonnablement limité- le trafic TGV en ville.

François Haye

19/01/2012 – Philippe WESTEEL

Bonjour,

l'importance d'une liaison inter régionale, ou de la relation entre le grand Ouest et le reste de l'Europe pratiquement par une liaison grande vitesse est indéniable, incontestablement utile.

mais elle ne doit pas ce faire à n'importe quel prix, et au détriement de zone d'habitation dense.

Il n'est pas acceptable de dépenser des sommes importantes avec les conséquences pour les riverains qui sont faciles à deviner !

Alors qu'une solution certe plus coûteuse sera de toutes les façons absolument indispensable à terme à cause en particulier de l'augmentation de fréquentation prévue sur cette ligne.

Comment peut-t-on décider de gaspiller, le terme ne me semble pas trop fort, gaspiller de l'argent sur un ensemble qui restera provisoire et obsolète à moyen terme !

Il faut rendre à la liaison Massy-Antony-Wissous son utilité de transport en commun local dans le cadre du grand-Paris.

et prévoir tout de suite la liaison via Orly qui permettra de réduire les pression avec les riverains du RERC, et de proposer le plus vite possible le confort d'une véritable liaison digne de ce nom en terme d'écologie, de sécurité, de croissance de trafic Qui donnera aussi l'accessibilité facilité pour l'aéroport international d'Orly dont elle a bien besoin pour croître et prospérer en terme d'emploi, de rayonnement ...

Cordialement

16/01/2012 – François HAYE

Bonjour

Le tableau joint illustre comment je propose de calculer l'apport de la « clé de voute » à la rentabilité d'un réseau qu'elle a le rôle de boucler .

Les chiffres ne sont pas réels ; mais on voit qu'un petit investissement (clé de voute ici = projet 4) impacte évidemment peu une rentabilité globale, comme Il est logique

J'ai pris note que votre approche de la rentabilité de Massy Val était en quelque sorte « marginale » : toutes dépenses et toutes recettes 'ajoutant à ce qui aurait lieu sans la liaison. Ca ne change pas la méthode que je propose sauf :

-qu'il faut alors soustraire ces flux-là à ceux déjà comptés en prévisionnels dans le cas des autres LGV : la difficulté est loin d'être insurmontable.

-et qu'il faut les compter – à mon sens – non pas en totalité (pex le prix des billets Rennes-Marseille) mais en partie , car ils génèrent des charges (énergie, péage RFF, salaires exploitant, usure matériel roulant sur une partie seulement de la liaison : 20 km sur 900 par exemple) : voulez-vous bien me confirmer le parti que vous avez pris à cet égard ?

Enfin , concernant le cout des nuisances, je m'écarte de certaines des remarques de mes collègues qui voudraient ajouter toutes sortes de cout (santé, sommeil, perte ensoleillement) en suggérant une seule mesure qui à mon sens peut valablement cumuler toutes ces composantes : celle de la valeur patrimoniale des propriétés riveraines : ça n'embrasse pas tout le problème mais a le mérite de la simplicité : un taux de décote du prix du m² atteint par l'augmentation du trafic, nécessairement conventionnel, peut toutefois être approché par une enquête rapide auprès des agences immobilières t une énumération du nombre de logements touchés.

Il m' a semblé que vous étiez d'accord sur ce type d'inclusion (fonction de la nuisance auditive) et cout des protections phoniques dans votre calcul ..

Et ce calcul laisse alors toute sa place à un observation de la sensibilité de la rentabilité en fonction des vitesses max des trains : car le rapport me semble sur proportionnel voire exponentiel.

Car je n'accepte pas pour ma part l'inéluctabilité du non-plafonnement de la vitesse des trains en zones non urbanisées ; la réponse obtenue sur ce point n'est nullement fondée en droit , ni même argumentée en termes d'optimisation de trafic sur voies mixtes : il a bien fallu que les TGV acceptent de ralentir « dans les vertes campagnes du Kent » pour un bon moment, de même qu'ils ralentissent dès qu'ils abordent des voies de gabarit traditionnels : pourquoi une contrainte technique ne deviendrait pas aussi une contrainte politique ou citoyenne (voire de bonne régulation de trafic) , alors que la lutte contre le Bruit est une grande cause de l'urbanisme d'aujourd'hui. Et il ne s'agit que d'attendre la réalisation de l' Intercou Sud, soit un délai très raisonnable.

Vous pourriez presque en déduire la perte de valeur ou subvention de fait (et non budgétaire) consentie nolens volens par des riverains que personne n' avait prévenus de l'augmentation de ce trafic.

Elle me semble bien supérieure aux oboles budgétaires des régions hors IdF (ici valablement concernée) qui en font grand cas pour appuyer leur lobbying

Merci de votre bienveillante attention.

Je joins à ce tableau de calcul ma contribution au débat suite aux réponses à la première réunion de l'atelier 1 en décembre 2011 .

Recevez mes meilleurs sentiments

François Haye

Pour consulter le document joint à cet avis, cliquez sur le lien ci-contre : [Tableau_FHaye](#)

Pour consulter la réponse de RFF, cliquez sur le lien ci-contre : [Réponse_RFF_FHaye \(PDF, 80Ko\)](#)

11/01/2012 – Gérard MERTENS

Un regret pour hier soir (mardi 10/1/12) : que l'on ait passé presque la totalité du temps de la réunion de l'atelier 2 sur les aspects bruit et protection phoniques sans avoir des exemples concrets de type de réalisation possibles et surtout sans aucun budget à mettre en face des suggestions et exigences.

Ce n'était pas le thème prévu, du coup on n'a pas pu aborder les variantes ou alternatives de tracé n'hypothéquant pas l'avenir et l'évolution des traffics Banlieue qui me semblaient elles au coeur du sujet, et qui me semble un préalable a toute étude de bruit, qui ne peuvent être abordées qu'a partir d'un trajet définitif, donc également lorsque l'étude sur le remplacement du PN9 aura abouti (pont route ou pont rail ?).

Dommage, on s'est trompé d'Atelier !

10/01/2012 – Benoit VIDALIE

Je souhaitais revenir sur la réponse à une des questions lors de la réunion du 5 janvier. La question portait sur pourquoi dans le cas du scénario 1 ou 2, l'enfouissement n'a pas été considéré jusqu'à la gare de Massy. La réponse était qu'il n'est pas possible d'abaisser toute la gare.

Un premier élément de réflexion est que l'interconnexion ne dispose que de deux voies (ue dans chaque sens), soit un quai dans un sens et un quai dans l'autre sens. N'est t il pas possible de prévoir une infrastructure à la dimension de l'arrêt à Massy (soit un gare simple avec deux quais en vis à vis ? De cette façon le coût d'une gare souterraine

serait bien moindre.

Autre élément de réflexion: nous savons que le projet grand Paris va voir rapidement le jour. Ce projet déservira très efficacement Antony, Orly et Massy. La déserte locale offerte par le Grand Paris permettra de rejoindre très efficacement la gare d'Orly TGV en quelques minutes à partir de Massy. A quoi sert de développer une gare si proche d'Orly ?

Egalement, pour les voyageurs TGV en interconnexion qui auront fait un arrêt à Paris CDG et Orly, comment l'arrêt supplémentaire à Massy sera t il perçu ?

Egalement, l'arrêt à Massy coûtera de précieuses minutes (minimum 10 en comptant l'entrée en gare et le redémarrage), sans compter le coût en énergie supplémentaire pour démarrer et arrêter les rames TGV, et tout ça pour un arrêt supplémentaire à Massy ? A t on chiffré le gain en performance et coût si les TGV ne s'arrêtaient plus à Massy ?

Si une gare est maintenue contre toute logique à Massy, pourquoi n'y a t il pas d'arrêt à Chemin d'Antony, voir Wissou, qui permettrait à bien des riverains de se simplifier la vie quand ils doivent se rendre en province ?

En concentrant les arrêts TGV aux poles stratégiques (Orly, CDG), on peut plus facilement penser et développer l'interconnexion avec le transport local. Par exemple, en gare de Massy, faire en sorte que les RER (B&C), et le Grand Paris aient des arrêts connexes, pour permettre un meilleure modularité du transport local.

Notez également, que le projet grand Paris offrira une déserte extrêmement efficace de la Gare Orly TGV, qui rendra la gare d'Orly beaucoup plus attractive. Il est donc à prévoir que la fréquentation de la gare de Massy ne soit mise en question dès la mise en service de l'interconnexion sud quelquesoit le projet qui sera retenu au final.

Enfin, le développement de gare TGV à Massy va à l'encontre du développement de la Ville elle même, contrairement aux idées reçues (chaque Ville veut sa gare TGV). En effet il ne suffit pas de construire l'infrastructure, mais il faut aussi penser une offre attractive. Il est prévisible que la concurrence de la gare d'Orly provoquera un déficit de fréquentation de la gare TGV à Massy. Or si la ville de Massy se développe autour du TGV, c'est une bonne partie de son plan de développement local qui risque de suivre le déclin de fréquentation de la gare de Massy (provoquée par la concurrence de gares proches et bien plus attractives). En mettant l'accent sur la cohésion du transport local, la Ville de Massy pourrait s'inscrire de façon beaucoup plus durable dans le développement sud Parisien et offrir une offre de transport performante et attractive.

Ceci démontre encore une fois que l'étude socio économique des scénarios alternatifs doivent être réalisées et doivent considérer l'ensemble de l'environnement de transport (& pas seulement ce qui arrange RFF pour faire passer le projet choisi dès le départ moyennant quelques aménagements à moindres frais). Nous sommes aujourd'hui dans une situation complexe pour l'interconnexion des TGV au sud de Paris, parcequ'aucune étude n'avait été réalisée à l'origine (quand la gare de Massy a été créée).

Même si cela implique de faire un peu plus que les analyses réglementaire, nous avons le devoir d'étudier et défendre le projet qui est le plus intéressant sur le long terme avec une analyse qui aille le plus loin possible pour garantir la justesse de la décision.

10/01/2012 – Benoit VIDALIE

Je voulais revenir sur l'analyse des bénéfices de l'interconnexion TGV et son insertion dans le trafic. Si l'on considère l'environnement d'Antony, Orly, Massy. Les riverains de la ligne C du RER sont attirés par des poles de transport pour leurs activités économiques (travail, déplacements professionnels, accueil de clients, ...).

Les poles de transport attractifs au départ d'Antony sont en priorité (par ordre décroissant):

*Aéroport d'Orly
Aéroport CDG
Gare de Lyon
Gare du Nord
Gare de l'Est
Gare Montparnasse
Gare de Massy TGV*

Tous ces poles sont bien mieux desservis par le RER B que par le RER C, ce qui peut expliquer la demande pressante d'amélioration du trafic du RER B.

Vous noterez également que les demandes d'amélioration de trafic sur le RER C par les riverains de la ligne se font bien attendre (signe supplémentaire, s'il était nécessaire, qu'il ne suffit pas de doubler la fréquence des trains pour augmenter le trafic, mais il faut aussi rendre le service attractif). Pour illustrer une des raisons qui peuvent expliquer la désaffection du RER C, un peu de vécu de riverain ci après.

Pour rejoindre le TGV à Massy les riverains de la ligne C arrivent de l'autre côté de la gare de Massy. Sans compter le transport éventuel de baggages et matériel, le fait de perdre au bas mot 10 minutes A PIED pour une simple correspondance est singulièrement inefficace. D'autre part, le RER C arrête de fonctionner tôt le soir (si mes souvenirs sont bons, après 20h). Il m'est arrivé très régulièrement de devoir prendre le RER B pour rentrer chez moi après une bonne journée de commercial en province.

Heureusement, l'offre de transport local sera largement améliorée avec l'arrivée du projet grand Paris.

Quelques questions devraient se poser pour l'étude socio

économique:

Quels poles le RER C est il censé desservir ?

L'interconnexion provisoire, passant par la gare de Massy, a t elle été pensée pour s'interconnecter avec le RER C ?

Pourquoi le TGV n'a pas été interconnecté à Orly dès le départ ?

Pourquoi continuer de développer une gare TGV à Massy, alors qu'une gare TGV doit être développée à Orly ?

10/01/2012 – Benoit VIDALIE

Lors de la réunion du 5 janvier, trois scénarios alternatifs, présentant des options s'appuyant sur l'enfouissement ont été présentés.

Ces scénarios ont fait l'objet de présentations techniques, mais l'étude socio économique de chacune des options n'a pas été présentée et discutée. Or avant de faire le choix d'une option il est incontournable de comparer le bilan socio économique de chacune des options.

Les seuls éléments qui ont été rapportés en réunion concernaient les couts de travaux, sans étude des bénéfices et également sans étude de l'insertion du projet dans la ville, ou encore insertion du projet dans le réseau de trafic régional:

connexion au grand Paris, cohérence avec le projet interconnexion sud, ...

Par exemple, dans le scénario 1: phasage interconnexion sud, le délai annoncé pour la réalisation considère qu'aucune enquête publique, ni aucune décision de réalisation n'a été actée et montre un délai de réalisation de moins du quart du projet interconnexion sud, pour un délai équivalent à la réalisation du projet interconnexion sud au complet. Or un des problème de réalisation rapide du projet interconnexion sud est la levée de fonds. En phasant les travaux, la première tranche est bien moins couteuse que le projet global et donc devrait permettre une réalisation plus rapide. Si on prend l'hypothèse de délai basse du projet interconnexion sud, le délai est en 2020. Ce délai est suffisamment proche de l'objectif de mise en service (2017), pour être considéré sérieusement et faire l'objet d'une réelle étude socio économique.

10/01/2012 – Jean-Claude CIRET

Je viens de prendre connaissance de l'expertise sur la solution enterrée de Massy à La Fraternelle.

Cette solution est soutenue par l'Association Pour l'Environnement et le Patrimoine de Wissous dont je suis le président

J'ai quelques remarques générales à faire sur ce document dans un premier temps.

En en-tête il aurait fallu mettre Massy à La Fraternelle et pas Pont de Rungis

Cette solution anticipe une partie de l'interconnexion sud et pas diffère.

D'une façon générale cette expertise semble être plus à charge qu'à décharge.

Je relève que l'on indique les fortes contraintes d'implantation sans les comparer à celles en pleine ville de la solution RFF, alors que le raccordement se fera en grande partie en plein champs

Les nuisances de construction de la solution RFF pour les populations ne sont pas abordées

Les 5 kms de voie LGV enterrée sont comparés au 18 kms de la solution A de l'interconnexion (30%) alors que c'est la solution C 32 kms qui a été retenue soit 16 % donc un pourcentage deux fois moindre.

Il n'est pas question des comparaisons des durées cumulées des arrêts de circulation des RER et du TGV pendant les travaux dans les solutions :

Massy/Valenton RFF + Interconnexion

Massy/La Fraternelle enterrée + reste d'interconnexion.

Malgré tout la solution est possible et il faut comparer le coût supplémentaire aux avantages environnementaux ce qui est plus difficile à chiffrer.

Ces remarques seront suivies d'autres après étude plus fine du document.

*Jean-Claude CIRET
Président de l'APEPAW*

09/01/2012 – Benoit VIDALIE

Dans l'étude socio économique, aucune incidence des offres de transport local en cours de développement ne sont considérées, en dehors du doublement du RER C.

Un premier élément à considérer est la direction que prennent les RER C, comparé aux RER B et les futures lignes

du projet grand Paris.

Or il se trouve que deux stations du projet grand Paris viendront compléter l'offre de transport sur Antony ou proche d'Antony.

Egalement, il se trouve que le TVM, et les projets de Tramway, viennent compléter l'offre de transport local. Faire une étude socio économique dont un des bénéfices attendus est d'améliorer la déserte locale d'une ligne, sans considérer les offres alternatives, revient à accepter qu'il n'existe pas d'offre alternative. Une autre façon de considérer le sujet est de regarder les offres de transports alternatives comme des offres concurrentes au projet de RER C au quart d'heure. Toute bonne prévision de marché considère inmanquablement l'offre concurrente et démontre pourquoi le projet est meilleur. Jugez par vous même:

RERC: au quart d'heure, mais trajet qui fait un bon tour autour de Paris avant d'arriver Grand Paris: une rame toutes les 5 minutes, un changement à Orly et arrivée en ligne droite sur Paris. Que préféreront les ANtoniens, et pourquoi les riverains de stations telle que chemin d'Antony préfère aujourd'hui se rendre à Antony Centre (soir 20 minutes de trajet en plus) et prendre le RER B ?

L'hypothèse qui consiste à dire qu'en augmentant la cadence on augmente la fréquentation est simpliste et n'a fait l'objet d'aucune étude sérieuse d'opportunité (intérêt de prendre le RER C comparé à d'autres moyens de transport).

Si l'étude socio économique était objective et avait pour objectif d'évaluer dans le fond l'intérêt de réaliser le projet Massy-Valenton, elle intégrerait l'études des offres de transport alternatives et l'impact sur la fréquentation de la ligne RER C

09/01/2012 – Benoit VIDALIE

Le coût du passage à niveau n'est pas pris en compte dans l'étude socio économique. J'entends bien la réponse de RFF qui consiste à dire que le passage à niveau doit être supprimé de toute façon.

RFF oublie de dire que: la suppression est rendue indispensable par l'augmentation du trafic. Sans cette augmentation de trafic il ne serait pas indispensable. J'en veux pour preuve, que même s'il n'est pas officiellement inscrit dans l'objet de la concertation, il fait l'objet d'un atelier à part entière, preuve, s'il était nécessaire, que c'est bien le projet d'augmentation massive de trafic sur la ligne Massy Valenton, qui impose le traitement de ce passage à niveau.

Dans l'étude socio économique il conviendrait de prendre en compte au moins une partie de la valeur des travaux de suppression. Le fait de ne pas prendre en compte cet élément essentiel, fausse l'étude de rentabilité.

Egalement lié à la modification du PN9, l'insertion du projet dans la ville et son impact sur la rupture urbaine doit être prise en compte. Aujourd'hui, aucune incidence de la séparation de quartiers entiers n'est pris en compte dans l'étude socio économique.

09/01/2012 – Benoit VIDALIE

En faisant l'hypothèse que le problème de cisaillement du à la voie TGV unique soit résolu, comment le trafic mixte TGV pourra t il être garanti avec un RER au quart d'heure ?

J'ai fait un calcul rapide (copie pdf de document Excel ci joint) et la fenêtre d'insertion de TGV dans le trafic RER C est très limitée (moins de 3 minutes tous les quarts d'heure). Egalement pour garantir un RER toutes les 15 minutes, il est impératif que les TGV soient cadencés au rythme des RER C et j'ai du mal à imaginer que ça soit possible ?

Pour garantir le cadencement des RER C au quart d'heure, il conviendrait de faire un modèle fin de trafic (avec des techniques de simulations à événements discrets par exemple), qui permettrait de prédire la robustesse du trafic sur le tronçon Massy Valenton. Les modèles de trafic présentés jusqu'à présent ne reposent pas sur des calculs fins et ne permettent pas de prédire suffisamment le comportement du trafic, et le danger est de payer très cher une infrastructure qui sera par nature sous dimensionnée.

Pour visualiser le document accompagnant cet avis, cliquez sur le lien ci-contre : [Analyse trafic](#)

08/01/2012 – Carmelo PICCIOTTO

Le projet de RFF consiste dans l'approbation de la réalisation de décision antérieures ; Or, de nombreuses erreurs ont été perpétrées lors de la création du TGV Atlantique, parmi celles, figure la gare TGV de Massy que le maire d'alors a fait implanter sur le côté de sa commune alors qu'elle eût pu s'établir côté Verrières le Buisson, ce qui évitait les difficultés auxquelles la puissance publique se trouve aujourd'hui confrontée tout en apportant meilleure correspondance que l'actuelle : Il convient donc de réexaminer cette possibilité qui reviendrait bien moins cher que ce projet si décrié par les populations locales .

06/01/2012 – Alexandre LEGRAND

La comédie a assez duré !

Une compagnie de gendarmes mobiles en qu'on en finisse !

31/12/2011 – Yves LEMOIGNE

Ancien Wissoussien, j'habite maintenant Strasbourg, et reviens souvent à Wissous où habitent mes parents. Donc très intéressé par la desserte de Wissous depuis l'aéroport d'Orly, depuis Paris, et l'interconnexion TGV Province-Province à Massy.

Et bien c'est navrant de voir comment est MAL DESSERVI Wissous de manière efficace, rapide, et pertinente :

Wissous regarde passer l'autoroute mais n'a pas de sortie d'autoroute.

Wissous regarde décoller les avions d'Orly mais n'a pas de liaison directe avec l'aéroport.

Wissous regarde passer les trains (RER et VAL) mais n'a pas de gare.

A travers le verbe "regarde" comprendre "a les nuisances sans en avoir l'avantage direct".

Donc ce projet très bien : j'espère avoir plus d'interconnexions TGV depuis Strasbourg à Massy pour relier une autre Province.

Mais pour Wissous, tant qu'il n'y aura pas de gare RER+VAL alors que les 2 sont côte à côte : AUCUN INTERET ! PAS BESOIN DE DONNER UN AVIS. MAIS AVEC UNE GARE : 200% d'accord !

08/12/2011 – Paul MATHIS

Habitant Sceaux, je prends chaque semaine le RER C entre Massy et Orly pour visiter ma famille. Je suis très surpris des très mauvais horaires de cette ligne. Il me semble essentiel que les travaux envisagés entraînent une forte amélioration de ces horaires.

Bien cordialement.

28/11/2011 – Josette LEMONNIER

Le passage à niveau doit être remplacé par un SOUTERAIN et surtout PAS par un pont enjambant la rue Mirabeau, ce qui dégraderai l'environnement

la valeur immobilière de tous ceux qui se trouvent le long de la voie par le bruit, l'insalubrité que l'on peut constater partout où de tel ouvrage ont été construits, la vue des 150 trains en moyenne passants sous nos fenêtres.

En espérant fortement être entendu j'assisterai au prochain atelier pour peser sur les décisions qui seront prises. MADAME LEMONNIER

27/11/2011 – Amaury DEMOL

Le document "étude de trafic et socio-économie" prévoit une augmentation en 2020 du nombre de passagers TGV grâce à l'aménagement Massy-Valenton Ouest de +3% (tableau 3 page 18) pour une augmentation du nombre de trains de +15% (64 contre 55). Les 9 nouveaux trains risquent d'être peu rentables/utilisés. Pourquoi n'y a-t-il pas de prévision de trafic pour 2030 (avec l'interconnexion Sud réalisée) ?

27/11/2011 – Amaury DEMOL

La première raison invoquée pour l'aménagement Massy-Valenton Ouest est l'amélioration de la régularité et de la densité des RER C entre Pont de Rungis et Massy-Palaiseau. Pourquoi le document "étude de trafic et socio-économie" est-il si léger en ce qui concerne le RER C ?

Le taux d'utilisation de ce tronçon n'est pas du tout étudié.

Les seuls chiffres indiqués sont une augmentation prévue de 344000 voyageurs par rapport au 2315000 voyageurs en 2017 (croissance de 15%) pour un doublement des trains.

Cette augmentation est justifiée par des bassins d'emplois importants à Orly, Rungis et Massy en revanche l'impact du Metro Grand Public (avec la ligne Verte entre Massy et Orly) n'est pas évoquée ?

25/11/2011 – Yves BOUTRY

Je suis amené à effectuer souvent le trajet en RER C de Paris à Massy-Verrières pour des raisons personnelles et familiales.

Je suis étonné que le projet d'améliorer fortement cette liaison, par un doublement de la fréquence de passage, puisse susciter autant de réserves de la part des utilisateurs locaux potentiels.

Aujourd'hui, et contrairement au service assuré plutôt chaotique par le RER B, dans le RER C, je suis toujours assis et il n'y a pas de bousculade. Le RER ne commet certainement pas d'excès de vitesse !

mais il dessert directement, sans aucun changement une douzaine de stations dans Paris dont une toute proche de mon domicile...

Je suis persuadé que de nombreux Antonéennes et Antonéens utiliseront cette alternative au RER B pour se déplacer vers Paris et aussi vers les zones d'emploi d'Orly qui vont prendre de l'ampleur, le projet coeur d'Orly notamment.

Tout comme mes amis Verriérois, j'approuve donc ce projet de dédoublement des voies TGV puisqu'il permet, ipso-facto une amélioration sensible de la fréquence de RER C.

Cordialement

24/11/2011 – Gérard MERTENS

Pour consulter l'avis de Gérard Mertens, cliquez sur le lien ci-contre : [GMertens \(PDF, 280Ko\)](#).

Pour consulter la réponse de RFF sur la variante proposée, cliquez sur le lien ci-contre : [Réponse RFF à M. Mertens](#)

22/11/2011 – Anne LOUSTALOT

Dans ce débat sur les aspects socio-économiques du projet Massy-Valenton, je souhaite, en tant que riverain, souligner 3 contradictions :

- 1. cet investissement provisoire apparaît comme contraire aux besoins des riverains*
- 2. ce projet devient totalement redondant avec celui de l'interconnexion sud*
- 3. ce projet ne répond pas aux attentes des utilisateurs du RER C*

20/11/2011 – Michel BOULENGER

Le 1er objectifs du projet est "d'assurer la régularité des RER et TGV".

Usager quotidien de la ligne C, il arrive très fréquemment que le RER C venant de Paris soit en retard dès la Bibliothèque F.

Mitterrand.

Les retards ont de multiples raisons : voyageurs malades, problèmes de caténaires, de matériels roulants, d'intempéries ...

Ainsi Wikipédia mentionne "en juillet 2010, RFF a annoncé un plan de quatre milliards d'euros, destinés à faire diminuer de 30 %, d'ici 2012, les causes d'irrégularité liées à l'infrastructure.

Ce plan se répartit entre deux milliards d'euros destinés au fonctionnement et à l'entretien du réseau, et deux autres milliards d'investissement dont la moitié consacrée à la fiabilisation du réseau."

Cela m'amène à poser la question suivante "Dans l'étude socio-économique, est ce que la nature des retards a été étudiée, en particulier celle liée au croisement des TGV avec le RER C ?"

Merci d'avance de votre réponse.

18/11/2011 – François HAYE

Une limitation de la vitesse maximale de tous les trains dans la zone urbanisé concernée elle envisageable avec le double objectif

1 d'améliorer le débit (cf pratique autoroutière allemande , qui se répand lentement en France) i

2 de réduire, la nuisance sonore (un train qui roule à 90 km / h sans freiner intempestivement produit quel niveau de nuisance sur le site concerné par rapport à un train roulnt à 50 km)

Merci

François Haye

18/11/2011 – François HAYE

Bonjour

Sur 100 trains arrêtes en plein voie pour cause de conflit de trafic, combien le sont :

Pour cause de voie unique TGV entre Baconnets et Massy Verrières Pour cause de mixité de double voie TGV/RERC

Enjeu de la question : déterminer la cause dominante des bouchons ferroviaires sur le tronçon Massy-Valenton.

Merci

18/11/2011 – François HAYE

Monsieur,

J' ai 2 questions à proposer à l' atelier n°1

1 Les rentabilités socio-économiques des projets Massy Valenton en lice sont-elles calculées ?

J'entends par là une rentabilité incluant Le périmètre des collectivités locales le périmètre des opérateurs : RFF SNCF RATP Mais aussi le gain des usagers pour meilleure desserte (gains de temps)

Et enfin le cout de la nuisance pour les riverains ; idéalement il faudrait inclure les antoniens subissant les désagréments de la coupure ferroviaire à ciel ouvert.

Ce cout des nuisances déjà subies depuis 20 ans au moins et restant encore à subir jusqu'à l'ouverture de la vraie Interconnexion est une subvention de fait accordée, nolens volens, par ces riverains à tous les autres .

Il n' apparaît nulle part, et particulièrement pas dans les présentations budgétaires.

Or dans l'esprit du législateur, (lois LOTI) la rentabilité économique de ces projets de liaison doit inclure TOUS ces aspects.

Quand bien même l'aspect environnemental à ma connaissance n'a pas été évalué ; mais les rédacteurs du Rapport sur les bilans LOTI (28 juillet 2006) émanant du Conseil Général des Ponts et Chaussées sur les LGV Nord Europe et Interconnexion Ile de France (celle réalisée) estiment que « ces effets de l'opération sur l'environnement (dégâts de coupure, impacts sur les paysages.....) ne peuvent pas être monétarisés mais ont une grande importance » pp 83/85

Pour les nuisances, il y aurait une méthode pourtant peu contestable

: estimer une perte de valeur patrimoniale des résidences subissant des dégâts phoniques. Il n' y a qu'à enquêter auprès des agences immobilières pour une estimation raisonnablement acceptable.

La question 1 est donc : le projet Massy Valenton inclut –il –ou peut-il inclure – ce paramètre essentiel en la zone urbanisée ?

l'enjeu opérationnel est sa mise en équivalence avec les autres couts .

2 La rentabilité des projets Massy Valenton est-elle mise en rapport avec la rentabilité déjà dégagée par les autres projets LGV ?

Pour mémoire, les 15 milliards d'euros d'investissemtn qu'ont couté les LGV étudiées en 2006 ont dégagé un TRI socio économique qui peut être approximé à 12 % sur 20 ans et 14 % sur 40 ans : Réultat approximatif car chacun des 6 LGV étudiées en

2006 n' étaient ni toutes connues ni de toutes façon synchronisées et globalisées ; Ce résultat est donc critiquable, mais tout autant son défaut d'élaboration ! Les TRI degagés étient de 16 % pour l'Interconnexion réalisée, 7 % pour la LGV Nord, 32 % pour Paris Lyon, 14 pour Atrlantique , et non encore déterminés pour Rhone Alpes et Méditeranée.

Si l' on argue du fait que la liaison Massy Valenton obéit bien à un objectif de mise en cohérence d'un réea, ne convient il pas d'en tirer les conséquences sur le plan du calcul et des décisions budgétaires .

La question 2 ,en résumé est celle-ci : de combien 1 M € de + ou de moins impactent-ils sur la rentabilité de l'ensemble des LGV , vue pas seulement du côté des partenaires régionaux, mais de celui des actionnaires et de toute la collectivité ?

Formulant cette question j'en restreins certes le champ au seul trafic TGV , puisqu'une bonne base de raisonnement existe ; mais si cette base incluait aussi la RATP et tout le trafic SNCF – ce que ne prévoit pas la loi LOTI- alors ce serait encore mieux.

L'enjeu est le suivant : relativiser la charge au regard du réel enjeu ; ne pas restreindre les prétentions qui seront exposée aux seules capacités budgétaires des régions actuellement candidates à un co-financement : c'est à la mesure des moyens de l'Etat que doivent se prendre les bonnes décisions.

François Haye

17/11/2011 – Benoit VIDALIE

Je lis dans la brochure "plaquette-Massy-valenton_WEB-2.pdf", dans la présentation de l'atelier 1, que selon RFF les riverains réclament depuis 2005 l'enfouissement de la nouvelle voie TGV.

La concertation organisée par la Région Ile de France, a recueilli plus de 3000 (trois mille) avis de riverains qui réclamaient: la réalisation plus rapide du projet définitif, et à défaut, si le projet "bricolé" Massy Valenton doit se faire, alors qtoutes les voies doivent être enterrées. Les exemplaire des avis déposés dans le cadre de cette concertation sont toujours disponibles et doivent être pris en compte avec exactitude et non faussement interprétés.

L'information donnée par RFF dans la brochure générale est fausse et doit faire l'objet d'une modification avec large diffusion.

En attedant les riverains n'ont pas changé d'avis depuis 2005.

14/11/2011 – Philippe CROQ

Le projet décrit permet d'éviter le blocage entre les RER et les TGV.

Son cout global est de pres de 200 millions d'euro.

il est prévu en attendant la mise en place de l'interconnection TGV Sud qui est planifiée entre 2020 et 2025.

Après la mise en place de cette interconnection seul les TGV Normandie passeront par ce noeud ferroviaire (moins de 20 par jour).

pourquoi vouloir impérativement cet aménagement alors qu'il n'a un calcul de retour sur investissement qu'au mieux de 8 ans !!

Dans cette période difficile, ne vaudrait il pas mieux de positionner le financement prévu directement sur l'interconnection Sud TGV pour que le projet arrive + rapidement ?

A moins que l'interconnection Sud ne reste qu'un projet, ce qui serait scandaleux.

le meilleur moyen d'éviter les nuisances étant un enfouissement de toutes les connections TGV malheureusement hors Normandie

13/11/2011 – Bruno EDOUARD

L'aménagement de Massy-Valenton est prévu pour 2017, l'interconnexion Sud pour 2020 (c'est ce qui est annoncé comme borne basse par RFF) : est-ce que ça vaut bien la peine de faire tout ça pour gagner 3 ans ?

09/11/2011 – Jérôme SDIKA

Suite à la réunion du 8 novembre 2011, il a été dit que la ligne C du RER serait doublée en 2017.

Alors que la ligne B du RER est saturée depuis plusieurs années et connaît de graves dysfonctionnements quotidiens, c'est sur la ligne C du RER que d'importants efforts d'investissements vont être entrepris par la Région et RFF...

Or, cette ligne C est très peu fréquentée sur le tronçon Massy-Rungis, car le temps de trajet de Massy à Paris est 2 fois plus long que sur le B.

Pourquoi alors doubler la fréquence d'une tronçon si peu utilisé ?

De plus, comment peut on parler de fluidité et de régularité du trafic TGV sur une ligne omnibus RER avec fréquence au 1/4 d 'heure, soit 150 rames par jour ?

Merci d'examiner à nouveau ces questions de simple bon sens avant de valider un projet qui suscite beaucoup de colère et d'inquiétude !!!