

CONCERTATION PUBLIQUE

REPONSES AUX QUESTIONS POSEES EN ATELIERS LE 17/11/2011



AMÉNAGEMENTS ET PROTECTIONS
LIGNE MASSY-VALENTON
SECTEUR OUEST

SOMMAIRE

- 1) Etude socio-économique
- 2) Coût et financement
- 3) Pertinence socio-économique du projet Massy-Valenton
- 4) Le RER C
- 5) RATP et RER B
- 6) Le fret
- 7) Création d'une gare supplémentaire
- 8) Travaux et impacts sur les circulations
- 9) Compatibilité des travaux Massy-Valenton et Interconnexion Sud
- 10) Qualité des voies
- 11) Nuisances phoniques
- 12) Solutions alternatives / phasage Interconnexion Sud
- 13) Concertation
- 14) Divers
- 15) Questions à aborder dans les autres ateliers

1) Etude socio-économique

Question posée sur le site internet du projet :

- Pourquoi n'y a-t-il pas de prévision de trafic pour 2030 (avec l'Interconnexion Sud réalisée) ? 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.

Réponse :

Le besoin en déplacement TGV est un besoin croissant dans le temps, la rentabilité et l'utilisation des TGV supplémentaires devraient s'améliorer. De plus, pour des raisons de cohérence des études socio-économiques, on n'a pas tenu compte ici des évolutions du réseau qui devraient intervenir postérieurement à 2017 (Grands Projets du Sud Ouest notamment) et qui viendront renforcer encore l'intérêt de ces TGV supplémentaires.

Des prévisions de trafic avec l'Interconnexion Sud réalisées ont été établies dans le cadre des études du projet Interconnexion Sud, et présentées lors du débat public – elles portent sur un horizon plus proche, à la mise en service.

Questions posées sur le site internet du projet :

- 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 ?
 - Sur 100 trains arrêtés 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/RER C
- Enjeu de la question : déterminer la cause dominante des bouchons ferroviaires sur le tronçon Massy-Valenton.

Réponse :

Les bases de données sur les retards ne permettent pas de mesurer spécifiquement l'effet des conflits de circulations TGV/RER : ces conflits de circulations sont en effet générateurs d'irrégularité mais surtout ils induisent des points durs qui limitent le rattrapage des retards.

Par ailleurs, Les causes de retard ont des origines multiples, souvent indépendantes de l'infrastructure. Egalement, les retards constatés sur la branche Massy-Choisy ont souvent des causes importées du reste du réseau. C'est là toute la difficulté de mêler deux réseaux complexes. Réseau ferré de France comme la SNCF et les autres entreprises ferroviaires cherchent à limiter les aléas et les causes de ces retards. Au sein de ce taux de retard, il est très difficile d'isoler l'évolution des retards du RER liés aux trains à grande vitesse. Le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton doit faciliter l'insertion des TGV entre deux RER.

Nous avons étudié, lors du débat public Interconnexion Sud, l'évolution de la part des incidents sur les RER C causés par des trains grandes lignes (y compris TGV) sur l'ensemble du RER C et sur la branche entre Massy et Choisy-le-Roi.

Part des incidents sur le RER C causés par des trains grandes lignes (dont TGV)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
sur l'ensemble du RER C *	2,2 %	2,6 %	2,9 %	4,2 %	4,8 %	5,2 %
sur la branche Massy – Choisy-le-Roi **	3,1 %	3,6 %	3,8 %	5,3 %	6,7 %	7,0 %

* Sur l'ensemble de la ligne, les trains correspondent à tout type de trains grandes lignes, pouvant inclure des TGV.

** Sur la branche Massy – Choisy-le-Roi, ces trains correspondent uniquement à des TGV.

La réalisation d'aménagements sur le barreau actuel Massy-Valenton permettra d'atténuer les conflits d'usages. Les 2 types de circulations continueront à coexister pendant plusieurs années.

A plus long terme, la combinaison Interconnexion Sud et Massy-Valenton doit permettre de supprimer durablement les conflits d'usages TGV et RER du fait de la spécialisation des différentes voies avec une importante amplitude d'évolution de l'offre pour les circulations RER.

Question posée sur le site internet du projet :

- *Pourquoi le document "étude de trafic et socio-économie" est-il si léger en ce qui concerne le RER C ?*

Réponse :

Avec le projet Massy-Valenton le RER C ne fait pas l'objet de modification de sa politique d'arrêt, seulement de sa fréquence entre les gares de Pont-de-Rungis et de Massy-Palaiseau. Les évolutions de trafic (plus 344 000 voyageurs annuels supplémentaires) ont été estimées par élasticité à la demande existante en prenant en compte le passage au quart d'heure uniquement aux heures de pointes.

Questions :

- *L'étude socio-économique peut-elle montrer des évolutions de 2000 à 2010 ?*
- *Quelle est l'augmentation du trafic ferroviaire depuis 2000 en distinguant TGV, fret, RER B et RER C ?*

Réponse :

En 2000, il circulait en moyenne par jour environ 67 trains Transilien (y compris mouvements à vide), 27 circulations TGV et 12 trains de fret. En 2011, les chiffres sur un jour ouvrable de base sont les suivants : 41 TGV commerciaux, 65 RER C commerciaux et 4 trains de fret.

Nous n'avons pas de chiffres d'évolution entre 2000 et 2010 pour le RER B.

Questions :

- *Est-il possible d'opérer une double globalisation de la rentabilité socio-économique autour du projet spatial-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.*

Réponse :

Le périmètre de l'étude socio-économique est celui du projet Massy-Valenton Ouest, c'est-à-dire qu'elle prend en compte, dans le cadre des règles fixées par le Ministère, les impacts du projet, par comparaison avec une situation dans laquelle celui-ci ne serait pas réalisé. Le projet va permettre l'amélioration et l'augmentation des services ferroviaires pour le TGV et pour le RER C : ce sont les deux types d'avantages qui sont valorisés et mis en regard des coûts d'investissement. L'étude prend donc bien en considération à la fois ce qui relève du transport de banlieue et ce qui relève du transport national (TGV). Au niveau des bilans, les calculs sont réalisés séparément et présentés dans le bilan par acteur. Le doublement et l'amélioration de la régularité du RER C contribuent à hauteur de 1/3 au bénéfice total du projet, tandis que les 2/3 restants sont liés aux gains apportés par le TGV. En revanche, l'étude n'intègre pas l'acteur RATP dans la mesure où le projet ne modifie pas les circulations du RER B. De même, l'évaluation ne prend pas en compte l'Interconnexion Sud, qui interviendra à une date ultérieure, et alors que le projet aura déjà été rentabilisé.

Question :

- *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) ?*

Réponse :

Cet effet est pris en compte de manière inversée pour le RER C : c'est-à-dire qu'on a mesuré le gain social d'un développement du RER C (doublement de la fréquence en heure de pointe, rendu possible par le projet Massy-Valenton). Ce gain social intègre le gain pour ceux qui utilisent déjà le RER C mais doivent attendre plus longtemps sur le quai, ainsi que les gains liés au report modal pour ceux qui, compte tenu de l'amélioration de l'offre, choisissent de prendre le RER plutôt que la voiture. Ces derniers effets comprennent une amélioration de la pollution locale, des émissions de gaz à effet de serre et de l'insécurité routière conformément aux règles établies par le ministère. Le projet Massy-Valenton Ouest n'a pas d'effet sur la situation du RER B.

Question :

- *L'étude d'impact sur le commerce local dans le quartier Massy-Michalon a-t-elle été réalisée ?*

Réponse :

L'étude d'impact sur la suppression du passage à niveau sera à réaliser en fonction de la solution retenue en concertation avec les riverains et les commerçants.

Question :

- *Les coûts liés à la santé des riverains sont-ils intégrés dans l'étude socio-économique ?*

Réponse :

Dans l'étude socio-économique, on a pris en compte les réductions de pollution atmosphérique et émission de gaz à effet de serre due à l'amélioration du transport collectif (report de voyageurs banlieue et longue distance de la voiture vers le ferroviaire). Celles-ci sont valorisées à partir des valeurs données par le Ministère qui traduisent en équivalent monétaire l'effet sur la santé (au voisinage des itinéraires routiers délestés). Pour ce qui concerne plus précisément les riverains et les effets des nuisances sonores liées au transport ferroviaire sur la santé, ceux-ci ne sont pas inclus dans l'étude socio-économique. Ils pourront être précisés une fois les protections acoustiques définies et leurs coûts connus.

A ce stade, la définition des protections acoustiques n'est pas achevée : il n'est donc pas possible d'évaluer les nuisances résiduelles, les apports de ces protections par rapport à la situation sans le projet, le coût de ces protections acoustiques.

Questions :

- *Quel sera l'impact du projet sur la dévalorisation des propriétés immobilières ?*
- *Question posée sur le site internet du projet : 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 coûts. 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.*

Réponse :

Le foncier est un sujet qui sera traité en profondeur au cours de l'enquête publique. C'est-à-dire lors de la prochaine étape de concertation réglementaire qui aura lieu lorsque les caractéristiques précises de la solution technique retenue seront connues et que le programme de mesures pour préserver le cadre de vie sera défini. Cette étape l'enquête publique précède la phase de début des travaux et a donc lieu quand les nuisances exactes du projet peuvent être précisément évaluées au cas par cas. La commission d'enquête évaluera à ce moment là les gains, les pertes et les éventuelles compensations.

Questions :

- *Le projet provisoire n'impose-t-il pas un surcoût économique et social ? Le projet est-il faisable ?*

Réponse :

Le projet Massy-Valenton Ouest apporte une solution à brève échéance pour le RER C et les TGV. L'interconnexion Sud, compte-tenu de l'ampleur du projet en termes techniques et financiers, n'est envisageable qu'à moyen terme. L'étude socio-économique conclut que le projet Massy-Valenton Ouest sera rentabilisé dès 2023, soit avant la mise en service de l'interconnexion Sud : il ne constitue donc pas un surcoût pour la collectivité.

Questions

- *Pourquoi l'étude socio-économique n'intègre-t-elle pas le projet du Grand Paris ?*
- *Qu'en est-il de la prise en compte du projet du Grand Paris ?*
- *Question posée sur le site internet du projet : l'impact du Metro Grand Public (avec la ligne Verte entre Massy et Orly) n'est pas évoqué ?*

Réponse :

Dans le cadre du projet du Grand Paris, une des lignes du métro automatique (ligne verte) doit relier Nanterre à l'aéroport d'Orly, en passant par Massy et Antony-pôle. L'aéroport d'Orly sera également relié à Pont de Rungis par la ligne bleue. Les premières mises en services sont prévues à partir de 2018, c'est-à-dire après Massy-Valenton Ouest. Le bilan socio-économique du projet Massy-Valenton ouest ne tient pas compte des projets qui seront mis en service à une date postérieure, que ce soit le Grand Paris ou l'interconnexion Sud, ou tout autre projet : pour des raisons pratiques (ces projets ne sont pas encore précisément définis) et pour des raisons de cohérence entre les différentes évaluations (on risquerait de compter plusieurs fois les bénéfices, dans le bilan de chacun des projets).

Indépendamment des règles qui régissent les études socio-économiques, il convient effectivement de s'interroger sur l'articulation du projet Massy-Valenton Ouest avec les autres grands projets connus sur le territoire. Le projet de métro automatique du Grand Paris traduit la nécessité de renforcer les transports collectifs sur le territoire francilien. Ce métro automatique s'appuie sur le principe d'un maillage fort avec les réseaux de transports existants. Dans cette perspective, la pertinence du doublement du RER C entre Pont de Rungis et Massy a d'autant plus de sens puisque celui-ci permettra une connexion dans deux gares (Massy et Pont de Rungis) avec le Grand Paris. Le RER C conservera ce rôle de desserte fine des territoires. Par ailleurs, d'un point de vue technique, la réalisation du projet Massy-Valenton Ouest est compatible avec celle du Grand Paris.

Question posée sur le site internet du projet :

- *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 ?*

Réponse :

L'évaluation du projet Massy Valenton porte logiquement sur les seuls trafics impactés, à savoir les TGV Intersecteurs qui passent par Massy et les RER C.

La rentabilité socio-économique du projet est le rapport entre les coûts et les bénéfices : mettre 1M€ en plus sur le projet revient mécaniquement à en dégrader la rentabilité, sauf à ce que ce million supplémentaire génère lui-même un gain équivalent. Dans le domaine des protections acoustiques, c'est in fine la loi qui détermine ce gain dans la mesure où elle fixe des seuils réglementaires pour les protections acoustiques.

2) Coût et financement

Questions :

- *Pourquoi les régions Est, Nord et Sud-est ne participent-t-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.*

Réponse :

Le coût du projet, parties Est et Ouest confondues, est estimé à 136 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2010. Ce coût intègre les travaux sur la partie Est (84M€) pour une mise en service en 2015. Un programme complémentaire de protection phonique a fait l'objet d'une convention entre l'Etat, la Région Ile-de-France. Le coût de ces protections phoniques est estimé actuellement à 10 M€.

Sur la partie Ouest (de Massy à Pont de Rungis) le coût prévisionnel de la solution présentée par RFF est au stade des études préliminaires et pour les seuls aménagements d'infrastructure de 52 millions d'euros pour une mise en service fin 2017. Ce coût sera précisé à la suite de la concertation en prenant en compte les modifications du projet suite à la concertation et le programme de protections acoustiques.

Le projet est cofinancé par l'Etat, Réseau ferré de France, la Région Ile-de-France et plusieurs régions de l'Ouest de la France : la Bretagne, le Pays de Loire, le Centre, l'Aquitaine et le Poitou-Charentes.

La Région Ile de France contribue à ce projet au titre d'une amélioration de la desserte du RER C et du TGV. Les Régions de l'Ouest de la France sont elles les premières concernées par l'amélioration des liaisons des TGV province-province entre la LGV Atlantique qui les dessert et le reste de la France. Les autres régions françaises en bénéficieront aussi mais dans une moindre mesure.

Le coût du gel du projet depuis 2003 est difficilement chiffrable vu le nombre de facteurs à prendre en compte. Par exemple, il est difficile d'évaluer le coût de la dégradation de la régularité des TGV et des RER C.

Questions :

- *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 ?*

Réponse :

De façon connexe au projet Massy-Valenton, la gare de Chemin d'Antony doit faire l'objet d'un diagnostic complet afin d'estimer et de chiffrer les mesures nécessaires à sa réfection et sa sécurisation.

3) Pertinence socio-économique du projet Massy-Valenton

Questions :

- *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 ?*
- *Question posée sur le site internet du projet : pourquoi vouloir impérativement cet aménagement alors qu'il n'a un calcul de retour sur investissement qu'au mieux de 8 ans ?*
- *Question posée sur le site internet du projet : 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 ?*

Réponse :

Les projets Interconnexion Sud et Massy-Valenton ont des objectifs complémentaires, mais des fonctionnalités et des bénéfices différents pour des montants d'investissement et des calendriers également différents.

Le projet d'Interconnexion Sud vise à :

- relier la LGV Atlantique au reste du réseau à grande vitesse, par la création d'une ligne dédiée aux TGV,
- mieux desservir le territoire francilien, par la création d'une ou de deux gares en plus de celle de Massy-TGV. La gare à l'aéroport d'Orly permettra de développer des nouvelles correspondances entre l'avion et le train et d'accompagner les évolutions de la plateforme aéroportuaire.

C'est le projet que RFF a présenté en débat public entre décembre 2010 et mai 2011. Le débat public a permis de renforcer le projet et de confirmer son opportunité. A la lumière de ce débat RFF a décidé de poursuivre ce projet. L'Interconnexion Sud est un projet qui a prouvé tout son intérêt pour l'aménagement du territoire francilien (des gares nouvelles pour rapprocher le TGV des habitants et accompagner les projets de développement locaux) et pour le fonctionnement général du réseau ferré – on a pu parler de « clé de voute du réseau à grande vitesse ».

Ainsi, on ne pourra pas se limiter à long terme aux seuls aménagements prévus par le projet Massy-Valenton. L'Interconnexion Sud trouve toute sa pertinence, indépendamment du projet Massy-Valenton, pour accompagner le développement du réseau ferré et l'aménagement des territoires franciliens.

La mise en service de ce projet est prévue à l'horizon 2020-2025. Ce délai tient compte des temps incompressibles pour les différentes études et pour les travaux de ce projet. Il n'est pas possible de réduire le délai de réalisation d'un projet d'une telle ampleur. D'ailleurs, dans le contexte économique actuel, 2025 est une date qui nous semble davantage pertinente.

En effet en ce qui concerne le commencement des travaux de l'interconnexion Sud de façon anticipée, des études techniques très poussées sont indispensables avant de commencer le percement d'un tunnel. Les projets d'infrastructure doivent aussi traverser différentes étapes réglementaires obligatoires (dont l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique). Ces impératifs impliquent un délai minimum d'au moins cinq à six ans avant que les travaux puissent s'engager.

Il faut compter ensuite avec les délais de réalisation des travaux eux-mêmes. La vitesse d'avancement d'un tunnelier (il s'agit de l'engin auquel il revient de creuser le tunnel) peut être estimée à 3km par an. Ce n'est qu'une fois le tunnel creusé que l'équipement ferroviaire peut réellement commencer. Par ailleurs, il faut aussi penser à optimiser sur l'ensemble du projet l'usage du ou des tunneliers qui seront utilisés, qui sont des équipements très lourds, onéreux, difficiles à déplacer et longs à mettre en place.

Le projet Massy-Valenton reste donc indispensable pour gérer la période avant la mise en service de l'Interconnexion Sud.

Le projet d'aménagement de la ligne actuelle Massy-Valenton vise des objectifs réalisables dans de brefs délais :

- améliorer la régularité des TGV et des RER C par l'amélioration de l'insertion des TGV sur la ligne de la Grande Ceinture,
- offrir la possibilité du passage au quart d'heure du RER C en heure de pointe dans les gares de Rungis-la-Fraternelle, Chemin d'Antony et Massy-Verrières comme le prévoit le schéma directeur décidé par le STIF,
- compenser les nuisances sonores et visuelles liées à la croissance des trafics par des mesures d'insertion.

Suite à la concertation de 2005, le projet a pu avancer dans sa partie Est (entre Pont-de-Rungis et Valenton), avec un accord local sur des mesures d'insertion et de protections phoniques supplémentaires. La mise en service de la partie Est du projet est prévue pour 2015. Dans le secteur Ouest (entre Massy et Pont-de-Rungis) le calendrier prévu est de 2017.

Les projets Massy-Valenton et Interconnexion Sud sont donc différents, d'une part par les fonctionnalités qu'ils apportent, et d'autre part par leur horizon de réalisation et de mise en service. La réalisation de ces deux projets est importante pour RFF, car ils répondent à des enjeux de taille à des échelles de temps différentes. Dans l'attente de la réalisation future de l'Interconnexion Sud, qui prévoit un passage souterrain dans la zone d'Antony, le projet d'aménagement de la ligne actuelle Massy-Valenton permettra d'améliorer les circulations tout en apportant des mesures d'insertion pour compenser les nuisances le long de la ligne liée à l'augmentation du trafic TGV et RER C.

Questions :

- 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 ?
- 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.

Réponse :

Le projet Massy-Valenton a fait l'objet d'une convention de financement, c'est-à-dire d'un engagement des partenaires financeurs, ce qui n'est pas le cas de l'Interconnexion Sud. Rien ne garantit aujourd'hui que les financeurs seraient prêts à réorienter ce financement en faveur de l'Interconnexion Sud, sachant que les besoins de financements (le début des travaux) auront lieu de toute façon à une date ultérieure. Le budget de Massy-Valenton Ouest est très inférieur à celui envisagé pour l'Interconnexion Sud (52M d'euros contre plus de 1Md), et si une réorientation des fonds engagés était possible, cela n'aurait qu'un effet très faible sur le bouclage du financement total. Le calendrier de l'Interconnexion Sud est porteuse d'autres enjeux (desserte d'Orly, nouvelle gare en Seine-et-Marne) qui justifient ce projet, même si les aménagements de Massy-Valenton ouest sont réalisés.

4) Le RER C

Question :

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

Réponse du STIF :

Les opérations suivantes ont été lancées :

- La suppression des limitations permanentes de vitesse à 40 km/h entre les stations Boulevard Victor et Invalides, avec une mise en service fin 2013
- La mise en accessibilité de 50 gares du RER C dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité. Sur l'ensemble de la ligne C. La réalisation de programme est échelonnée à partir de 2015.
- La rénovation de 165 rames Z2N du RER C. L'échéance d'achèvement est en cours d'ajustement.
- La création de sous-stations d'alimentation électrique à Dourdan et Jouy-en-Josas et la modernisation de celle des Invalides pour une mise en service respectivement mi 2012 et à l'horizon 2014.

Question :

- Pourquoi doubler le RER C, vu la fréquentation ?
- Question posée sur le site internet du projet : la 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'un tronçon si peu utilisé ?

Réponse du STIF :

Les trois gares Massy-Verrières, Chemin d'Antony et Rungis-la-Fraternelle, comptabilisent actuellement 5 000 passagers par jour avec une desserte uniquement 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 autres lignes.

En comparaison, pour la branche jusqu'à Versailles-Chantiers et les gares de Petit Jouy, Jouy-en-Josas et Vauboyen, on comptabilise 4 000 passagers par jour et une desserte au quart d'heure. Par ailleurs le schéma directeur a intégré pour 2017 de forts développements urbains (Orly, Rungis) qui impliquent une hausse de la demande sur le RER C.

5) RATP et RER B

Question :

- *Pourquoi la RATP ne participe-t-elle pas au débat ?*

Réponse :

La RATP participera aux ateliers du 5 janvier et du 10 janvier 2012 pour répondre aux questions relatives aux effets du projet Massy Valenton sur le RER B tant pendant les travaux que pendant l'exploitation de la ligne.

Questions :

- *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).*

Réponse :

Les RER B et C sont des services de transport collectif conçus par le STIF, autorité organisatrice des transports collectifs en Ile-de-France. Dans sa partie sud, le RER B est exploité par la RATP sur une infrastructure lui appartenant. Le RER C est exploité par SNCF-Transilien sur des voies appartenant à RFF. La ligne ferroviaire empruntée par le RER C fait en outre l'objet de circulations d'autres clients de RFF, comme les trains de fret ou les TGV.

Par ailleurs, vu la densité de trafic notamment sur le RER B (jusqu'à 15 trains par heure et par sens), toutes les voies actuelles sont nécessaires pour l'exploitation des circulations et cette situation serait identique s'il n'y avait qu'un seul propriétaire des infrastructures.

Questions :

- *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 ?*

Réponse :

La RATP et RFF exploitent actuellement d'ores et déjà une plate-forme commune au niveau de la gare de Massy-Verrières. Les modifications du plan de voies entraîneront dans la suite du projet une redéfinition des périmètres de propriété de chacune des entreprises.

Questions :

- *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)*
- *Si la RATP a besoin d'une voie de réserve, la construira-t-elle ou non sur le talus ?*
- *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 ?*

Réponse de RFF et du STIF :

Sur le secteur du projet Massy-Valenton, il n'existe pas actuellement de 3^{ème} voie pour le RER B, ce dernier n'ayant que deux voies sur toute la traversée d'Antony. Il existe seulement par endroit des emprises inutilisées, de propriété RATP, par exemple au niveau de la gare de Massy-Verrières ou des Baconnets, sur laquelle il serait possible d'implanter une voie supplémentaire dédiée au RER B. De telles réserves foncières n'existent pas actuellement entre la sortie de la gare de Massy-Verrières et l'actuel saut-de-mouton RER B / RER C.

Dans le cadre du schéma directeur du RER B sud, le STIF - autorité organisatrice notamment des RER B et C - a demandé à la RATP un premier avis, en préalable à la réalisation du schéma directeur B au Sud, sur les liens entre le projet Massy-Valenton et le projet de 3^{ème} voie RER B. Les conclusions de la RATP sont les suivantes :

- la 3^{ème} voie RER B aurait essentiellement pour vocation à augmenter l'offre sur la partie sud du RER B au delà de 20 trains par heure. Cela ne peut être envisagé qu'à long terme (et en coordination avec le projet de doublement du tunnel entre Châtelet et la gare du Nord, la configuration actuelle limitant le nombre de trains), et donc au-delà de la mise en service de l'Interconnexion Sud.
- A court terme, la priorité est d'améliorer la robustesse de la ligne. Dans cette optique, les réservations ne sont pas nécessaires.

Le projet Massy-Valenton, prévu pour 2017, n'intègre donc pas de réservation pour cette 3^{ème} voie sur le secteur des travaux. Les acteurs s'orientent ainsi vers une réutilisation de la 2nde voie TGV pour une éventuelle 3^{ème} voie RER B à terme, une fois l'Interconnexion Sud réalisée. Sous réserve que l'aménagement prévu par RFF puisse être réutilisé par la RATP, il n'y a donc pas d'interférence avec le projet Massy-Valenton.

6) Le fret**Question :**

- *Y a-t-il une garantie de la stagnation des trafics de fret ?*

Réponse :

L'évolution du trafic fret dépend étroitement du contexte économique et de la nature des marchandises à transporter. RFF, en tant que gestionnaire du réseau, ne décide pas de la demande en circulation des trains de fret mais se doit de proposer aux entreprises potentiellement clientes du fret ferroviaire (chargeurs et entreprises de transport) un réseau permettant la circulation performante de trains de fret.

Le projet Massy-Valenton n'a pas pour vocation à augmenter le trafic de fret sur la ligne ferroviaire entre Massy et Choisy-le-Roi. Compte-tenu du nombre de circulations en question (moins de dix), celles-ci pourront circuler de jour dans les espaces résiduels laissés libres par les TGV et les RER, ou de nuit où il y a peu de TGV et de RER, avec ou sans projet.

7) Création d'une gare supplémentaire

Questions :

- *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 ?*
- *Qu'en est-il de la desserte du territoire, des doubles gares RER B et C et de la gare à Wissous ?*

Réponse :

L'ouverture de gares supplémentaires sur le RER C n'est pas de la compétence de RFF, mais de celle du STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports en commun en Ile-de-France. Rien ne s'oppose a priori à l'ouverture de nouvelles gares mais celle-ci devra faire l'objet d'études de faisabilité et d'exploitation approfondies.

Par ailleurs, le STIF a fait la réponse suivante, formulée lors de la 1ère réunion de l'atelier n°1 :
« Il est 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 neutres dans la réflexion à mener sur ce thème. »

8) Travaux et impacts sur les circulations

Questions :

- *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 ?*
- *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) ?*

Réponse :

L'étude précise des travaux nécessaires, leur durée et leur positionnement dans la journée seront définis plus précisément dans les phases suivantes du projet (études détaillées). Toutefois à ce stade du projet, les impacts estimés sur les différentes circulations sont limités au maximum à quelques week-ends d'interruption lors des phases les plus importantes du projet, par exemple :

- la mise en place du nouvel ouvrage (« saut-de-mouton ») de franchissement du RER C par le RER B
- le basculement des voies du RER B de leur position actuelle à leur position définitive (impact estimé à 1 week-end par voie à ce stade)
- la mise en place des appareils de voie et la création des itinéraires dans les postes d'aiguillage.

Par ailleurs de façon générale les travaux hors voies exploitées se feront plutôt de jour et les travaux sur voies exploitées plutôt de nuit. Devraient ainsi être réalisés de jour :

- la création des ouvrages le long du Chemin Latéral et autour de la gare des Baconnets (pour le passage de la 2^{de} voie RER B) ;
- la réalisation du nouvel ouvrage dénivelé (saut-de-mouton) RER B / RER C ;
- une partie des travaux de voies pour la 2^{de} voie TGV et les deux voies du RER B déviées ;

et de nuit :

- les travaux de raccordement des nouvelles voies sur les voies existantes ;
- les travaux de modification des voies actuelles ;
- les travaux sur les installations de signalisation (postes d'aiguillage).

9) Compatibilité des travaux Massy-Valenton et Interconnexion Sud

Questions :

- *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).*
- *Quelle est la compatibilité des travaux Massy-Valenton et Massy-Verrières et des travaux pour Interconnexion Sud ?*

Réponse :

Il n'y a pas d'incompatibilité entre les travaux de l'Interconnexion Sud et ceux de Massy-Valenton, ceux-ci se déroulant dans des secteurs différents, les travaux de Massy-Valenton entre la gare de Massy-Verrières et celles des Baconnets, ceux de l'Interconnexion Sud, si l'option d'une rampe via le boulevard des Pyrénées était retenue, se situeraient plus en amont vers l'avenue Charles-de-Gaulle. Par ailleurs, la construction de cette rampe en tranchée couverte ne nécessite pas l'interruption pendant 2 ans de la circulation des TGV.

10) Qualité des voies

Question :

- *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-t-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-Verrières ?*

Réponse :

Le projet ne prévoit pas d'augmentation de la charge des trains, les ouvrages d'art sont donc compatibles avec le projet, même en cas d'augmentation du nombre de circulations. Par ailleurs, indépendamment des projets, les ouvrages d'art font l'objet d'inspections régulières et de travaux de réfection, pouvant aller jusqu'à la régénération complète de l'ouvrage. Ainsi si une reprise de ces ouvrages se révélait nécessaire pendant la période des travaux, il apparaîtrait judicieux de mutualiser les interventions sur les voies pour limiter les impacts sur les circulations.

Question :

- *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.*

Réponse :

Le projet prévoit effectivement un passage de la 2nde voie dédiée aux TGV sous le parking de la gare des Baconnets, environ 7 m en dessous du parking, soit à une altitude d'environ 64,50 m.

Dans le cas de la suppression du passage à niveau par pont-rail (la voie passe au-dessus de la route), il est prévu une élévation de la voie d'environ 1m par rapport à son niveau actuel, ce qui l'amènerait à une altitude d'environ 63 m.

La pente entre ces deux points est donc tout à fait compatible avec les circulations existantes sur la voie.

11) Nuisances phoniques

Question :

- *Quelle hauteur de mur de protection serait nécessaire pour protéger les riverains d'en haut, sachant qu'il existe d'importants dénivelés par endroit ?*

Réponse :

La hauteur des écrans dépend du nombre d'étage à protéger mais aussi de l'acceptabilité d'écrans de protection de grande hauteur. Il n'est pas vraisemblable d'envisager des écrans de plus de 5m de hauteur qui ne sauraient s'intégrer dans le site. La hauteur envisagée des écrans est selon les endroits de l'ordre de 2m à 3,5m de hauteur. Pour les riverains habitants dans des secteurs très dénivelés par rapport à la voie ferrée, la réglementation préconise l'installation de protections de façade.

Question :

- *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) ?*

Réponse :

La carte de bruit a été réalisée. Elle est disponible sur le site de la préfecture : <http://www.hauts-de-seine.equipement.gouv.fr/la-carte-de-bruit-des-r440.html>. Par contre, cette cartographie ne concerne pour la première échéance réalisée que les voies circulées par au moins 60 000 trains par an, ce qui n'est pas le cas de Massy-Valenton (environ 40 000 trains). La cartographie est prévue pour 2013 pour les voies circulées par au moins 30 000 trains.

Question :

- *Est-il possible de limiter à 40 ou 50 km/h la vitesse de circulation de tous les trains en ville ?*
- *Une limitation de la vitesse maximale de tous les trains dans la zone urbanisée concernée est-elle envisageable avec le double objectif : améliorer le débit (cf. pratique autoroutière allemande, qui se répand lentement en France), 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 roulant à 50 km) ?*

Réponse :

La limitation de la vitesse de tous les trains à 40 ou 50 km/h dans les traversées d'agglomération aurait des impacts en termes de temps de parcours très importants, que ce soit pour les TGV ou les trains de proximité (RER B et C). Une telle option n'est pas envisagée.

Question :

- *Quelle garantie pour les riverains du RER C concernant l'utilisation nocturne de la voie ferrée ?*

Réponse :

L'utilisation nocturne des voies ferrées dépendra de la grille horaire prévue par le STIF pour le RER C ainsi que des demandes des chargeurs et des entreprises de transport en matière de trains de fret. Concernant les TGV il n'est pas prévu de circulation nocturne.

Question :

- *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.*

Réponse :

De façon générale, la couverture de voies exploitées au quotidien est une opération techniquement complexe au regard des travaux à effectuer. Le gain attendu en termes de réduction de nuisances doit être mesuré au regard du coût de l'opération, des impacts sur les circulations pendant la phase de travaux, des nuisances pendant la phase chantier (travaux de nuit essentiellement) ainsi que l'insertion paysagère de l'ouvrage ainsi créé dans l'environnement.

Par ailleurs, le double aiguillage actuel, qui permet aux TGV venant de Massy TGV de passer de la voie unique de raccordement à la voie 2 du RER C, ne sera plus utilisé en situation normale d'exploitation.

Question :

- *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.*

Réponse :

La généralisation du freinage par disque sur les remorques des Trains à Grandes Vitesses (TGV) et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices des TGV ont permis de réduire de -10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite sur les rames du RER C (doublé d'un dispositif anti-enrayeurs similaire à l'ABS des voitures) a permis d'obtenir une baisse de -3 à -5 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels. L'ensemble des rames a fait l'objet de ce traitement.

Ces modifications apportées au matériel sont perceptibles le long de l'ensemble de leur parcours et pas seulement dans les zones de freinage.

On peut noter que le bruit lié au matériel est une préoccupation constante du système ferroviaire et que les cahiers des charges pour les nouveaux matériels sont de plus en plus exigeants en matière de bruit intérieur et extérieur.

Question :

- *Les protections phoniques ont-elles été évaluées en fonction de l'étude Egis Rail ou en tenant compte du doublement du RER C ?*

Réponse :

Les protections ont été évaluées en fonction des hypothèses de trafic fournies par RFF (doublement du RER C et augmentation du trafic TGV).

Question :

- *Il faut mener une étude d'impact sur les logements collectifs et sociaux, les établissements scolaires et sanitaires ?*

Réponse :

Dans les études acoustiques, une attention particulière est donnée aux établissements scolaires et sanitaires car ils font l'objet d'une réglementation spécifique. Les logements de plusieurs étages sont également modélisés dans l'étude acoustique.

Une étude d'impact sera produite sur la base du projet retenu suite à la concertation et à la définition d'un programme de mesures de préservation du cadre de vie des riverains. Cette étude d'impact sera présentée en enquête publique.

12) Solutions alternatives / phasage Interconnexion Sud

Questions :

- *Jusqu'à Chemin d'Antony, pourquoi ne pas envisager une solution de bitube ?*
- *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 ?*
- *Ne pouvons-nous pas anticiper le souterrain d'Interconnexion Sud pour le tronçon Massy-Valenton ?*
- *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*
- *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.*

Réponse :

Ces questions font l'objet du dire d'expert commandé à Egis Rail, qui présentera ces conclusions lors de la réunion du 5 janvier.

Le document est disponible sur le site Internet du projet à l'adresse suivante : <http://www.ligne-massy-valenton.com/footer/documentation/>

Question :

- *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 ?*

Réponse :

Il sera répondu plus précisément à cette question dans l'atelier n°2.

Toutefois la zone en question est une zone extrêmement complexe, avec différents ouvrages du RER B, RER C et TGV ainsi que des installations techniques RATP. L'insertion d'un nouvel ouvrage de dénivellation dans cette zone et les raccordements sur les voies existantes entraîneront des reprises d'ouvrages existants avec des impacts importants sur les circulations ferroviaires.

13) Concertation

Questions :

- *Pourquoi morceler la concertation alors que nous pourrions prendre en considération l'ensemble des trafics existants (RER B, RER C, TGV, fret) ?*
- *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 ?*

Réponse :

RFF a d'abord saisi la Commission Nationale du Débat Public qui a organisé un débat public sur le projet Interconnexion Sud de décembre 2010 à mai 2011 avant de lancer la concertation sur le projet Massy Valenton en novembre 2011.

Le débat public a montré la pertinence et le soutien à ce projet. RFF a donc décidé en lien avec les principales parties prenantes que sont l'Etat et la Région Ile-de-France de poursuivre se projet.

Actuellement RFF approfondit avec ses partenaires, la réflexion sur les conditions de financement du projet pour après cette première étape faire un choix définitif sur le scénario retenu.

Ce choix porte sur le scénario : il ne remet pas en cause la décision de faire l'Interconnexion Sud et ne permet pas de la faire dans un laps de temps plus restreint. Par conséquent l'avancée du projet Interconnexion Sud ne remet pas en cause le projet Massy Valenton.

Questions :

- *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 ?*

Réponse :

RFF a proposé en concertation une solution pour améliorer la circulation des TGV et des RER C. La concertation et les ateliers ont pour objectif de faire évoluer cette proposition vers une solution commune. Nous sommes donc dans une logique où RFF et les riverains font chacun des propositions pour une co-construction. La réglementation de la concertation L 300-2 laisse libre l'autorité de sa décision mais l'engage à prendre en considération l'avis des riverains.

La concertation a déjà permis de faire sortir d'autres variantes dans l'atelier 1 et dans l'atelier 2 de proposer des adaptations de la solution de RFF.

Dans cette démarche un représentant de RFF, riverain du projet, serait ainsi en bonne position pour faire des propositions pour rendre le projet acceptable.

14) Divers

Questions :

- *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 ?*

Réponse :

Différents cas de mixité entre trains de banlieue et TGV existent en Ile-de-France, le plus prononcé étant celui entre les TGV Est et les Transilien entre Paris Gare de l'Est et Vaires (soit 22 km). En particulier entre Noisy et Chelles-Gournay, 7 TGV et 7 trains de banlieue (vers Meaux, Château-Thierry et La Ferté-Milon) circulent par heure sur la même voie, aux heures de pointe.

Question :

- *Qu'en est-il de l'éventualité du transfert de l'aéroport d'Orly ?*

Réponse :

Suite à la proposition de loi portée en juin 2011 par 60 députés de délocaliser l'aéroport d'Orly, les ministres compétents ont installé le 3 octobre 2011 une commission stratégique sur l'avenir de l'aéroport d'Orly.

Cette commission a notamment pour objectif de dessiner le rôle et la place de l'aéroport dans le système aéroportuaire francilien dans un contexte de croissance du trafic, d'éclairer les synergies entre l'évolution de la plateforme et les projets du Grand Paris et de définir les conditions d'une insertion encore plus harmonieuse de l'aéroport dans son environnement proche et celles de son acceptabilité par les communes riveraines et leurs habitants.

Les conclusions de cette commission ne sont pas encore connues.

Question :

- *La gare TGV de Massy est-elle appropriée pour l'augmentation du trafic TGV ?*

Réponse :

La gare de Massy TGV compte actuellement 4 voies, deux sont des voies passantes pour les TGV sans arrêt se rendant directement à Montparnasse. Les deux autres voies sont des voies à quai pour les trains venant de Valenton ou se rendant vers Valenton. Le projet actuel prévoit au maximum un arrêt des TGV tous les 1/4h ce qui est parfaitement compatible avec la structure actuelle de la gare.

15) Questions à aborder dans les autres ateliers

- *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 ?*