

**Rapport
de la garante**

**Concertation sur le projet
de modernisation de la
partie ouest de la ligne
ferrée Massy-Valenton**

3 novembre 2011-18 février 2012

établi par Laurence de Carlo

Le 15 mai 2012

Le rapport qui suit présente un bilan, du point de vue de sa garante, du processus de concertation publique sur le projet Massy-Valenton ouest qui s'est déroulé du 3 novembre 2011 au 18 février 2012. Ce rapport sera envoyé à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et rendu public sur le site internet du projet par le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage a rédigé pour sa part un compte-rendu de la concertation en termes de contenu des échanges menés en concertation. Ce compte-rendu et ce rapport seront transmis aux membres du comité de pilotage du projet.

Propos liminaires

J'ai été désignée garante de la concertation sur le projet Massy-Valenton ouest par la CNDP le 7 septembre 2011. J'ai signé un contrat de garante d'un an renouvelable avec le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF) qui assure l'indemnisation de ma mission, comme c'est le cas pour les membres de Commissions Particulières du Débat Public (CPDP). Ma mission, telle que définie dans mon contrat et dans la charte de la concertation sur le projet, consiste à observer et analyser le déroulement de la concertation, favoriser l'expression des participants à la concertation et assurer un rôle de recours afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation (y compris RFF si nécessaire).

Sur le projet Massy-Valenton ouest, le maître d'ouvrage a souhaité mettre en place une concertation volontaire jusqu'à la période des travaux, soit en 2017 si le projet est réalisé. Le bilan qui suit vaut pour le premier temps réglementaire de cette concertation, laquelle s'appuie sur l'article L 300-2 du code de l'urbanisme et dont les obligations ont été étendues volontairement par le maître d'ouvrage. Le territoire concerné a ainsi inclus non seulement la ville d'Antony (qui a accepté les principes de cette concertation par délibération en Conseil Municipal le 14 octobre 2011) en tant que seule commune qui aurait à subir des travaux d'infrastructures mais aussi les communes voisines de Massy et Wissous qui pourraient subir également des nuisances. Le maître d'ouvrage a également inclus le projet de suppression du passage à niveau de Fontaine-Michalon dans le périmètre de la concertation.

Les financeurs du projet Massy-Valenton sont l'Etat, les régions Ile de France, Bretagne, Pays de la Loire, Centre, Aquitaine, Poitou Charentes et RFF. Sur la partie Massy-Valenton est, dans le secteur de Villeneuve le Roi et Orly, un accord a été trouvé sur la base d'un premier projet proposé par RFF en 2005. Cet accord comprend des mesures d'insertion complémentaires aux travaux d'aménagement des voies et la mise en service est prévue en 2015.



Les modalités du processus de concertation sur Massy-Valenton ouest ont été proposées par l'équipe projet RFF (composée d'un chef de projet, d'un chargé de concertation et d'une chargée d'études), discutées et amendées lors des réunions du comité de suivi (défini ci-dessous) et je les ai ensuite validées.

Je n'ai pas animé les réunions publiques et ateliers. La mission d'animation a été confiée par RFF à un consultant indépendant. Ceci m'a permis de mieux prendre en notes les différentes interventions des participants et de vérifier leur inclusion dans les comptes-rendus (CR) rédigés en première version par l'équipe projet RFF. De plus, cela m'a permis de mieux assumer le rôle de tiers observateur en intervenant uniquement à des moments spécifiques. J'ai relu les CR d'ateliers auxquels j'ai participé (tous sauf deux) avant leur diffusion aux participants pour corrections éventuelles. Je les ai ensuite validés.

1- Les principales étapes de la concertation et du processus de décision

- 18 octobre 2011 : première réunion du comité de suivi
- 2 novembre 2011 : point presse
- 3 novembre 2011 : information du public et début de la concertation
- Du 3 novembre au 18 février : quatre expositions et mise à disposition de registres sur le territoire concerné; mise en place d'un site internet pour le projet et la concertation
- 8 novembre 2011 : réunion publique d'ouverture de la concertation
- 15 décembre 2011 : seconde réunion du comité de suivi
- Du 17 novembre 2011 au 9 février 2012 : 13 réunions en ateliers et trois visites de terrain
- 14 février 2012: réunion publique de clôture de la concertation
- 18 février 2012 : fin du dépôt d'avis sur le site internet du projet et sur les registres et fin de la concertation
- 10 avril 2012 : première réunion du comité de pilotage du projet
- 3 mai 2012 : troisième réunion du comité de suivi (élargi)
- Juin 2012 : décision du comité de pilotage du projet sur sa poursuite
- Fin juin 2012 : réunion publique d'information sur les décisions prises par le comité de pilotage

En cas de poursuite du projet :

- 2012-2013 : poursuite des études et de la concertation continue
- 2013 : enquête publique

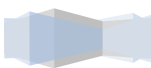
Si Déclaration d'Utilité Publique, alors début des travaux en 2014 et mise en service en 2017.

Le maître d'ouvrage a procédé à l'information du public quant à la tenue de la concertation et à l'annonce des réunions publiques d'ouverture et de clôture par voie de distribution de tracts dans les boîtes aux lettres des riverains habitant jusqu'à 300 mètres des voies. Un problème de distribution lors de l'annonce de la concertation est survenu sur une partie de la zone concernée. Un second boîtage a alors été organisé en urgence. Pour éviter un nouveau problème éventuel lors de l'annonce de la réunion de clôture, j'ai demandé au maître d'ouvrage de doubler le boîtage par un envoi de l'annonce par mail aux personnes inscrites aux ateliers afin qu'ils puissent transmettre l'information.

2- Le contexte historique du projet ou le passif du projet précédent

Le projet proposé par RFF à la concertation en 2011 faisait suite à un premier projet proposé par le maître d'ouvrage en 2005. Ce premier projet avait suscité de fortes oppositions des riverains et élus de la partie ouest du territoire et avait été abandonné sur cette partie. Aussi, le maître d'ouvrage a-t-il souhaité ici mettre en place un processus rigoureux de concertation pour proposer un nouveau projet à l'ouest. Un chargé de concertation a été intégré au sein de l'équipe projet. Le maître d'ouvrage a souhaité la présence d'un garant désigné par la CNDP présent jusqu'à la période des travaux, dans le cas de la réalisation du projet. RFF a également volontairement étendu aux communes de Massy et de Wissous la concertation L 300-2 du code de l'urbanisme et qui, dans les textes, concernait uniquement la commune d'Antony.

Le passé, ou plutôt le passif, du projet Massy-Valenton ouest a donné toute son importance à la reconstruction de la confiance entre acteurs grâce à la définition d'un cadre et de modalités de concertation clairs et connus de tous, de même qu'à une écoute et une prise en compte rigoureuses des arguments des participants. On verra que ces objectifs ont conduit à la fois à des échanges très riches et ont dans le même temps entraîné des tensions et des frustrations.



3- Le comité de suivi et la charte de la concertation

Le maître d'ouvrage a créé un comité de suivi de la concertation composé de représentants des associations locales qu'il avait identifiées et de représentants des collectivités locales concernées.

Le comité de suivi était composé de représentants de : la ville d'Antony, la ville de Massy, la ville de Wissous, la communauté d'agglomération des Hauts de Seine, l'association CDR MaVal (Comité de Défense des Riverains de la ligne de TGV Massy-Valenton), l'association CELFI Ile de France sud (Comité Environnemental des Lignes Ferroviaires et de l'Interconnexion TGV Ile de France sud), l'association Citoyens à Antony. J'ai rencontré la plupart de ses membres avant la première réunion du comité de suivi, sauf une association pour laquelle je n'ai pu obtenir un rendez-vous qu'après. J'ai ensuite entretenu des relations informelles avec la plupart des membres du comité de suivi. La composition du comité de suivi a été étendue à ma demande à d'autres associations locales qui en ont exprimé le souhait lors de et après la réunion publique du 14 février.

Une charte de la concertation a été proposée par le maître d'ouvrage et moi le 18 octobre lors de la première réunion du comité de suivi et validée par ses membres ensuite. Elle a fixé par écrit les engagements de chacun, le cadre, les délais et les modalités de la concertation.

Le maître d'ouvrage a proposé un déroulement par ateliers, au nombre de quatre, afin de favoriser le travail collectif des participants sur la base de ses propositions. Les participants inscrits à un atelier devaient participer à au moins deux de ses réunions. Le thème du premier atelier a été revu lors du premier comité de suivi pour traiter de la question de la pertinence socio-économique du projet. La demande de plusieurs associations, que j'ai validée, était de disposer d'un espace de discussion de l'opportunité du projet et de variantes possibles à la solution en surface proposée par RFF. Les thèmes des trois autres ateliers étaient : l'insertion de la seconde voie TGV à Antony, l'insertion environnementale du projet et la suppression du passage à niveau de Fontaine Michalon.

Plusieurs associations et représentants de collectivités locales ont souhaité prolonger la concertation au-delà du délai proposé par RFF, soit fin janvier 2012, période qui incluait deux réunions par atelier. J'ai proposé que la fin de la concertation puisse être reportée au 18 février (début des vacances scolaires) si nécessaire lors de la seconde réunion du comité de suivi qui a eu lieu le 15 décembre 2011. Cette prolongation a été effectivement décidée, ainsi que l'ajout d'une réunion supplémentaire par atelier. De plus, une quatrième réunion de

l'atelier sur l'insertion environnementale a été organisée à Wissous afin traiter spécifiquement des questions relatives à ce territoire.

4- Des expertises indépendantes du maître d'ouvrage

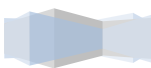
La construction d'échanges considérés comme légitimes par les participants a nécessité la mobilisation de différentes expertises indépendantes.

Tout d'abord, trois alternatives au projet en surface proposé par RFF et en enfouissement ont été proposées par les participants à l'atelier sur la pertinence socio-économique du projet. Ces trois variantes ont été étudiées par un bureau d'études indépendant choisi par les participants à la majorité des suffrages exprimés parmi deux proposés par le maître d'ouvrage. L'étude a été envoyée aux participants avant les vacances de Noël pour une présentation et discussion en atelier le 5 janvier 2012, en présence de représentants de la RATP.

Les deux premières alternatives requérant des interruptions de circulation des RER B, C et TGV pendant plusieurs mois à un an ont été jugées non réalisables. La troisième, pouvant être assimilée à un phasage de l'Interconnexion Sud, ne pourrait être mise en service qu'en 2024 pour un coût de 920 millions d'euros. Le maître d'ouvrage a estimé que cette alternative ne répond pas suffisamment aux objectifs de l'Interconnexion Sud tout en présentant un coût très élevé. Elle ne pourra donc pas selon lui être financable.

Ensuite, un dire d'experts indépendant a été produit à ma demande (relayant celle de nombreux participants à l'atelier sur l'insertion environnementale du projet) sur l'étude acoustique réalisée par le maître d'ouvrage. Ce dire d'expert a validé l'étude du maître d'ouvrage quant à sa conformité aux règles de l'art. Elle a également mis en évidence des points d'amélioration que le maître d'ouvrage s'est engagé à prendre en compte.

Le représentant de la ville d'Antony ainsi que d'autres participants ont demandé une contre-expertise à l'étude réalisée par le maître d'ouvrage et pas seulement un dire d'expert, celui-ci proposant une analyse critique de l'étude sans reprendre les mesures et calculs. L'expert indépendant a mentionné que certaines hypothèses posées par le maître d'ouvrage étaient en faveur des riverains par rapport au strict respect des réglementations auquel ferait référence une contre-expertise.



Lors de la dernière réunion de l'atelier sur l'insertion environnementale du projet, un expert indépendant a présenté une étude commanditée par la ville d'Antony. Cette étude portait sur les protections acoustiques proposées par le maître d'ouvrage et ensuite en concertation. L'expert a mentionné la diminution des nuisances apportée par les protections définies et a recommandé des protections supplémentaires. Le maître d'ouvrage s'est engagé à étudier ces protections supplémentaires pour juin 2012.

Plusieurs participants ont également apporté leurs expertises, dont certaines se sont traduites par des propositions de variantes. Le maître d'ouvrage a étudié les 8 variantes proposées dans l'atelier sur l'insertion d'une seconde voie TGV. Six variantes ont été éliminées aux motifs des impacts pour les riverains et des coupures de trafic impliqués. Deux variantes étaient à l'étude en fin de concertation, dont celle de l'association CELFI qui permettrait de réaliser les travaux sur une zone non habitée.

5- Sous conditions de la réalisation de l'Interconnexion Sud en 2025 et de la compatibilité du projet avec l'amélioration du service sur le RER B

La concertation, pour tous les participants locaux, n'a été considérée comme légitime que dans l'hypothèse de la réalisation de l'Interconnexion Sud à l'horizon 2025 avec l'argument que les riverains ne pourront subir plus longtemps les nuisances d'un fort trafic TGV en traversée de villes. Cette hypothèse essentielle a été rappelée à de nombreuses reprises lors des échanges. Elle a été confirmée par le directeur régional RFF, qui a inscrit le projet Massy-Valenton ouest dans le même cadre. Je l'ai également mentionnée aux membres du comité de pilotage du projet lors de sa première réunion du 10 avril 2012.

Autrement dit les échanges ont porté sur un projet qui, s'il est réalisé, sera en opération entre 2017 et 2025, les TGV devant ensuite circuler en site propre (tunnel) dans le cadre de l'Interconnexion Sud, lequel projet a fait l'objet d'un débat public qui s'est terminé début octobre 2011.

De nombreux participants ont également exprimé l'enjeu important que représente pour eux l'amélioration de la qualité du service rendu par le RER B.

Suite à la concertation, il semble que la réalisation de l'Interconnexion sud à horizon 2025 est cohérente avec le plan de développement du RER B qui est soumis au doublement du tunnel à Chatelet-les-Halles. Ce doublement devrait intervenir dans les mêmes délais que l'Interconnexion Sud d'après les acteurs institutionnels présents, même si aucun d'entre eux

n'a pu à date fournir de calendrier précis. Lors de la concertation, il est apparu que les équipements transitoires du projet conçus pour le TGV pourront être rétrocedés à la RATP pour le RER B. Sinon, la RATP travaillera sur une autre solution.

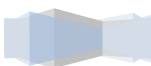
Les doutes de certaines associations locales quant à la réalisation effective de l'Interconnexion Sud à horizon 2025 les conduisent à s'opposer au projet en fin de concertation, tout en y ayant participé activement. D'autres arguments les incitent également à s'opposer au projet en fin de concertation, voir ci-dessous.

6- Une forte implication dans la concertation

De nombreux participants, riverains à titre individuel, représentants d'associations locales (de riverains) et régionales et nationales (d'usagers) et représentants de collectivités locales ont participé activement à cette concertation, en assistant aux ateliers et réunions publiques, en s'exprimant sur le site internet du projet et sur les registres mis à disposition sur le territoire du projet, de même qu'en participant aux visites de terrain organisées par le maître d'ouvrage (pour un ordre de grandeur : 200 personnes environ ont participé aux ateliers, 300 environ s'y sont inscrites et 2000 personnes différentes environ se sont connectées sur le site internet, 143 avis et 9 contributions ont été déposés sur le site internet). Mais le point de vue quantitatif n'est pas le seul à prendre en compte ici. La qualité de l'implication des participants est à mentionner, à savoir la lecture attentive des documents produits par le maître d'ouvrage, la formulation de commentaires et critiques de ces documents et la proposition de variantes quant à l'insertion de la ligne dans le territoire.

La majorité des participants s'est fortement engagée dans des échanges argumentés et tenant compte des avancées de la concertation. Certains participants qui sont intervenus à titre individuel, peu nombreux mais présents à plusieurs réunions et ateliers, ne se sont pas engagés dans une telle démarche. Ils ont eu recours à la violence verbale en guise d'argument (violence verbale adressée à l'animateur, aux représentants du maître d'ouvrage et à moi) pour répéter les mêmes positions d'un atelier ou réunion à l'autre sans référence aux travaux menés en concertation.

Ceci ne signifie pas que les participants qui ont exprimé des points de vue argumentés étaient, au 18 février dernier, tous en accord avec le projet tel qu'il a évolué mais qu'ils se sont exprimés de manière à être entendus.



L'équipe projet RFF s'est également fortement impliquée dans cette concertation. Elle a répondu favorablement et le plus rapidement possible à mes demandes et aux questions et propositions des participants. Elle a mobilisé des experts spécialistes dans différents domaines, en acoustique en particulier, en aménagements paysagers et en immobilier également. Les bureaux d'études indépendants sollicités sont intervenus pour présenter les résultats de leurs travaux. Des représentants de l'Etat et de la Région Ile de France furent régulièrement présents aux ateliers et réunions. Le STIF a également été représenté lors de plusieurs ateliers. Enfin, des représentants de la RATP ont accepté à ma demande (relayant des demandes renouvelées en ateliers) de représenter la Régie lors de plusieurs ateliers afin de répondre aux questions et préoccupations des participants concernant le RER B.

Le maître d'ouvrage a accepté de prendre des engagements dès la fin de la concertation afin de ne pas créer de doutes supplémentaires des participants quant à la portée du travail qu'ils ont réalisé.

7- La notion du temps et des délais de la concertation

L'équipe projet RFF a étudié des variantes d'insertion de la ligne proposées par des participants, et a cherché autant que possible à faire évoluer et adapter les études en cours en fonction des préoccupations exprimées, ce qui a pris du temps. Cette méthode de travail a été perçue par plusieurs associations locales, représentants de collectivités locales et participants à titre individuel comme frustrante et donnant lieu à des études non abouties en fin de concertation, ce qui est compréhensible de leur point de vue. Plusieurs ont en particulier exprimé le fait que la compréhension et l'appropriation des études auraient nécessité plus de temps.

La tension du temps en concertation est difficile à éviter, ou alors à réaliser des études déconnectées des préoccupations des participants. L'allongement de la durée de la concertation peut sembler a priori une solution. Mais le temps supplémentaire fait apparaître d'autres préoccupations qu'il est alors impossible de traiter dans les nouveaux délais. De plus, le risque d'une concertation de très longue durée est la démobilisation des participants, en particulier ceux qui interviennent à titre individuel.

10

Afin de favoriser leur compréhension et appropriation, l'équipe projet a produit des documents les plus accessibles possibles, dont, à ma demande, une synthèse non technique de l'étude socio-économique. Des images ont été proposées pour compléter les textes, plans,

cartes et tableaux. De manière générale, les documents auraient pu être plus accessibles encore et les participants auraient donc pu se les approprier plus rapidement si l'équipe projet avait disposé de plus de moyens et outils pour ce faire.

Il faut aussi rappeler ici que le maître d'ouvrage a prévu d'organiser une concertation continue jusqu'à et y compris pendant la réalisation des travaux, si le projet est mis en oeuvre. Les participants pourront donc suivre et échanger sur les études jusqu'à leur aboutissement le cas échéant.

8- L'approche territoriale

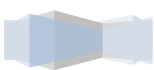
Plusieurs participants, surtout les représentants des associations locales mais pas uniquement, ont souhaité développer une vision territoriale du projet, à savoir traiter les effets du projet et des projets connexes sur l'évolution du territoire concerné.

Les projets de transport connexes ont en particulier été l'objet de nombreuses questions : l'Interconnexion Sud bien sûr, et aussi le développement des RER B et C, ainsi que la ligne verte du projet Grand Paris Express.

Des questions ont été posées telles que : le doublement du trafic du RER C en heures de pointe a-t-il un sens compte tenu de la mise en service prochaine de la ligne verte du Grand Paris ? Le doublement du trafic du RER C en heures de pointe est-il prioritaire par rapport à l'amélioration du service du RER B ? L'amélioration des transports en commun régionaux ne doit-elle pas constituer une priorité par rapport aux TGV ?

Des réponses à ces questions ont été apportées par les représentants institutionnels présents. Ces réponses ont justifié le projet Massy-Valenton ouest au regard des projets connexes. Néanmoins, des incertitudes sur des délais de mise en service et le niveau actuel de précision des prévisions de trafic, entre autres, ont motivé pour certains la persistance de doutes sur l'opportunité du projet Massy-Valenton ouest et donc leur opposition au projet en fin de concertation.

Plusieurs associations locales et participants à titre individuel auraient souhaité que la dimension d'aménagement du territoire soit plus traitée en concertation, surtout l'effet de renforcement de la coupure urbaine dû à l'augmentation des trafics TGV et RER C. Mais les échanges à ce sujet n'ont pas permis d'explorer cette dimension, qui ne relève pas de la seule



compétence du maître d'ouvrage, de manière argumentée et à l'échelle du projet entre tous les acteurs concernés.

En revanche, le secteur du passage à niveau à Fontaine Michalon va donner lieu à un travail coordonné entre la ville d'Antony et le maître d'ouvrage, dans une approche d'aménagement du territoire souhaitée par et discutée avec les riverains du secteur. Le maître d'ouvrage mène également des études visant à assurer l'insertion paysagère des protections acoustiques sur l'ensemble du linéaire.

Par ailleurs, les habitants du quartier du Noyer Doré, qui a été l'objet d'une opération de rénovation urbaine, ont très peu participé à la concertation, malgré la mise en place d'une exposition et d'un registre dans un lieu public du quartier. La visite de terrain du 14 janvier 2011 est pratiquement le seul dispositif qui a mobilisé plusieurs habitants du quartier. Les intérêts de ces riverains ont été relayés en concertation par une seule association et n'ont pas conduit à des discussions entre participants. Il est regrettable que les échanges n'aient pas pris en compte l'ensemble des riverains concernés par le projet.

Cette limite a été atténuée par l'engagement du maître d'ouvrage, à la demande de la ville d'Antony et de l'association Citoyens à Antony, de réserver des emplacements pour rendre possible la réalisation d'une passerelle piétonne au-dessus des voies afin de mieux relier le quartier du Noyer Doré à la gare des Baconnets.

9- Les différentes échelles d'enjeux et de préoccupations

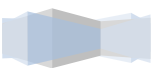
La concertation a mis en évidence la difficulté de traiter à la fois de questions relevant des stratégies nationale et régionale de transports et d'autres relatives aux nuisances à venir pour les riverains. Si les participants se sont fortement investis quantitativement et qualitativement dans la concertation, celle-ci s'est située néanmoins dans le cadre des processus de décision publics français qui n'ont intégré la prise en compte des différentes parties prenantes que ces dernières années. Aussi, afin de montrer la légitimité de leurs préoccupations d'intérêt collectif défini au niveau local, des participants ont-ils mis en question ou passé sous silence l'intérêt collectif défini aux niveaux national et régional, dans une approche en opposition qui fut longtemps la seule à pouvoir être entendue. Ainsi, les différents niveaux de définition de l'intérêt collectif n'ont-ils pu être abordés suffisamment en interaction les uns avec les autres.

Par exemple, de nombreux échanges ont porté sur les protections contre les nuisances entraînées par le projet et à concevoir pour les riverains, au-delà des obligations réglementaires prises en compte par le maître d'ouvrage dans sa proposition de projet. La légitimité de tels échanges « au-delà du réglementaire » a été posée clairement dès le début de la concertation. Des demandes de protections supplémentaires ont été faites et étudiées par le maître d'ouvrage. Certaines demandes ont fait l'objet d'engagements de la part du maître d'ouvrage en fin de concertation, d'autres sont encore à l'étude.

La question qui n'a pas pu être suffisamment abordée en concertation fut celle du cadre de ces demandes au regard de l'intérêt collectif défini aux niveaux national et régional. Des échanges auraient pu amener à une définition collective de critères de référence en regard de ces contextes. Ces échanges auraient permis aux participants d'établir ensemble leurs priorités par rapport à ces critères et de les soumettre au comité de pilotage. Mais peut-être la définition de tels critères de référence par les participants aurait-elle été très difficile au regard des préoccupations des habitants des différents secteurs concernés de la ville d'Antony en particulier. Lors des échanges sur le passage à niveau, plusieurs participants ont mentionné que la ville d'Antony et le maître d'ouvrage devraient proposer une solution sur la base de critères de référence à définir par ces derniers en fonction des échanges menés en concertation car les intérêts des riverains étant divergents, ceux-ci ne pourraient s'accorder entre eux.

Le cas de la ville de Wissous est spécifique. En effet, sa représentante a communiqué la carte d'exposition au bruit réalisée par la Communauté d'Agglomération des Hauts de Bièvre. Cette carte montre que la ville de Wissous subit déjà de fortes nuisances sonores issues de différentes sources dont les effets se cumulent (trafics autoroutier, aérien et ferroviaire). Cette carte d'exposition au bruit constitue un critère de référence légitime à toutes les échelles de territoire.

Afin de disposer de critères de références acceptables par les participants en matière de protections contre le bruit ferroviaire et de pallier l'absence de réglementation française en matière de protections contre les vibrations, j'ai relayé au maître d'ouvrage une demande faite en ateliers. Il s'agit de réaliser une étude des réglementations européennes en matière de protections contre le bruit ferroviaire et contre les vibrations. Cette étude est en cours.



10- Des réponses non apportées aux participants en termes socio-économiques

L'étude socio-économique menée par un bureau d'études mandaté par le maître d'ouvrage a été discutée dans l'atelier sur la pertinence socio-économique du projet.

La notion de « gains pour la collectivité » prise en compte dans l'étude a nécessité des précisions qui ont été fournies par le bureau d'études. Certaines hypothèses prises dans l'étude ont été critiquées. Le bureau d'études a invoqué les circulaires ministérielles qui contraignent les études socio-économiques sur de tels projets.

Pour nombre de participants, l'étude aurait du prendre en compte les « coûts environnementaux et de qualité de vie » pour les riverains. Le maître d'ouvrage a répondu que « l'état de la recherche » ne lui permet pas d'intégrer de tels critères.

Il est apparu que le mode de réalisation des études socio-économiques devrait évoluer de manière à ce qu'elles puissent s'insérer dans des processus de concertation entre parties prenantes, au-delà de ce seul projet et maître d'ouvrage.

Conclusion

La concertation L 300-2 a été une étape importante et indispensable dans le processus de décision sur le projet Massy-Valenton ouest. Des voix se sont exprimées pour en souligner l'ouverture et la transparence.

Cette concertation a permis de renouer un dialogue territorial suite au passif du projet de 2005. Les échanges furent de plus en plus argumentés au fil du temps. Les différentes parties prenantes ont affiné progressivement leur appréhension du projet, en termes techniques, socio-économiques, et de connaissance précise de son territoire tel qu'il est vécu. Ces échanges ont permis des améliorations sensibles du projet proposé par le maître d'ouvrage.

Néanmoins, une telle concertation, confrontée à la réalité d'un territoire aux multiples acteurs et à des projets complexes aux temporalités différentes, ne peut pas prétendre aboutir à un consensus.

Cette concertation a en particulier fait naître des frustrations et n'a pas éteint certains doutes. Frustrations quant au temps accordé, trop court pour certains, et relatives à des études non abouties en fin de concertation L 300-2. Doutes sur la réalisation de l'Interconnexion sud à l'horizon 2025. Doutes sur la pertinence du projet au regard de projets connexes à venir sur le territoire.

Certains de ces doutes pourront peut-être être levés à l'avenir au vu de données et d'études plus précises.

Dans cette perspective et surtout afin de réaliser un projet acceptable sur le territoire, il est indispensable, si le comité de pilotage décide la poursuite du projet, que le maître d'ouvrage continue le dialogue territorial entamé. Dans ce cas, le maître d'ouvrage devrait à mon avis se doter d'outils supplémentaires permettant aux participants de bien visualiser ses propositions dans l'espace et de les amender le cas échéant.

Je crois pouvoir exprimer ici au nom de toutes les parties prenantes à cette concertation mon souhait que tous les efforts menés à la fois par les participants, le maître d'ouvrage et les autres acteurs présents, soient pris en compte à leur juste mesure dans les décisions qui seront prises concernant le projet.

