

## SYNTHESE DES ECHANGES AU 31 JANVIER 2011 ATELIER 1 – PERTINENCE SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET

Ce document est une synthèse non conclusive des échanges qui ont eu lieu dans le cadre de l'atelier n°1 de la concertation Massy-Valenton Ouest. Il a pour objectif de :

- s'assurer que les arguments et demandes exprimés lors de ces réunions soient bien pris en compte dans le bilan de la concertation ;
- restituer de manière synthétique le fond des échanges auprès des personnes intéressées par le projet n'ayant pas participé à l'atelier.

Cette synthèse se base sur les comptes-rendus des réunions du 17 novembre 2011 et du 5 janvier 2012 (Cf. annexes), sur les avis déposés sur le site internet ainsi que sur les documents produits au cours de la concertation tels que les dires d'expert ou les réponses aux questions.

Les arguments ont été résumés et organisés par grandes thématiques.

### L'atelier en quelques chiffres :

- 50 personnes se sont inscrites à cet atelier ;
- les réunions du 17 novembre 2011 et du 5 janvier 2012 ont réuni respectivement 36 et 33 participants ;
- A ce jour, 35 avis relatifs à cet atelier ont été publiés sur le site internet (Cf. annexes).

### Thème 1 : La socio-économie de la solution technique du projet Massy-Valenton Ouest

#### Documents mis à disposition au début de la concertation :

- Etude de trafic et socio-économie, SETEC

#### Documents mis à disposition au cours de la concertation :

- Réponses aux questions posées en atelier le 17/11/2011 ;
- Résumé non technique de l'étude de trafic et socio-économie de SETEC.

#### Autres documents de référence :

- Pré-études fonctionnelles, Etude de trafic et socio-économie, Débat Public Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France.

#### **1) L'étude socio-économique**

##### *a) Méthodologie*

Le bureau d'étude SETEC a présenté la méthodologie de l'étude en expliquant quelles données étaient monétarisées dans les bénéfices et les coûts de projet afin d'établir le bilan socio-économique (cf. résumé de l'étude socio-économique).

L'étude socio-économique du projet a, lors des différentes réunions et sur le site internet du projet, suscité de nombreuses questions et critiques sur sa méthodologie.

Des participants ont demandé à ce que le périmètre de l'étude socio-économique soit élargi. Notamment, de nombreux participants ont estimé que le bilan était trop optimiste, les calculs du bilan socio-économique n'intégrant pas notamment :

- les coûts indirects du projet : effets sur la santé, dévalorisation des patrimoines, conséquences pour le RER B, impacts paysagers ;
- le coût des protections phoniques ;
- le coût de la suppression du passage à niveau ;
- la variation de la monétarisation des bénéfices du projet en fonction de la vitesse des trains ;
- l'évaluation des retards actuels (par exemple, les retards liés au croisement TGV, RER C) ;
- la modification des hypothèses concernant le PIB et le cours du baril de pétrole.

Un participant à l'atelier demande qu'une étude d'exploitation fine soit réalisée sur la compatibilité entre trafic RER et trafic TGV.

Pour une partie des participants, la durée d'évaluation de 50 ans ne semble pas pertinente à partir du moment où le projet est provisoire et ne servira que jusqu'à la mise en service de l'Interconnexion Sud soit 7 ans, or les projets d'infrastructures de transport ne peuvent pas être rentables sur une si courte période.

Un participant estime que ce calcul de la rentabilité du projet est biaisé : suffisant pour faire accepter la solution la moins chère aux financeurs mais trop faible pour envisager des variantes plus onéreuses. Il préconise de prendre en compte les bénéfices induits par l'effet réseau, l'amélioration de la ligne Massy Valenton bénéficiant à tout le réseau TGV national et au réseau régional.

Une association a demandé à ce que la rentabilité socio-économique du projet prenne en compte à la fois les parties Est et Ouest car il s'agit du seul et même projet tel que prévu par le CIADT de 2003.

Le bureau d'étude SETEC a notamment expliqué que les études socio-économiques sont encadrées par des circulaires ministérielles. Il convient d'appliquer la même méthodologie à tous les projets afin de pouvoir comparer les projets entre eux et prioriser les investissements publics.

RFF a indiqué que l'état de la recherche ne permettait pas aujourd'hui d'intégrer dans les coûts comme dans les bénéfices certains effets du projet en particulier sur son environnement.

RFF a, à titre d'exercice, regardé quels étaient les effets sur la rentabilité du projet si était intégré au calcul le coût des protections acoustiques (base réglementaire avant concertation) : retour sur investissement à partir de 2024 pour un TRI à 14,1%

A la demande des participants, l'exercice a été également fait en intégrant le coût avant concertation du passage à niveau de Fontaine Michalon. Mais dans l'atelier 4 comme le passage à niveau est à traiter que le projet se réalise ou pas, il n'est pas apparu à plusieurs participants pertinent de l'intégrer au coût du projet Massy Valenton

Il a été demandé que le coût après concertation des protections soit intégré au bilan pour éclairer la décision des financeurs sur la poursuite du projet.

#### *b) Les résultats de l'étude*

Les principaux résultats du bilan du projet Massy-Valenton Ouest présentés par RFF sont les suivants :

- bénéfice actualisé sur 50 ans monétarisé à hauteur de 432 millions d'euros pour la collectivité
- Taux de rentabilité Interne (TRI) : 15,1%
- Retour sur Investissement : 2023

Avec un bénéfice actualisé largement positif, et un TRI largement supérieur à 4%, le projet apparaît comme très intéressant pour la collectivité.

Les bénéficiaires du projet sont principalement les usagers, en termes de gains de fréquence, de temps et de régularité.

#### **2) Sur la pertinence de l'investissement sur le projet Massy Valenton Ouest dans la perspective des autres projets de transport à venir et en particulier l'Interconnexion Sud**

Plusieurs participants ont estimé que l'étude de cet investissement ne prenait pas en compte les projets ayant une mise en service postérieure à celle de Massy-Valenton et influant sur ses bénéfices c'est-à-dire principalement l'impact de l'Interconnexion Sud sur les TGV et du Grand Paris Express sur le RER C. Le tram-train Massy-Evry a aussi été mentionné.

*Pertinence dans la perspective du Grand Paris* : des participants estiment que réaliser un projet permettant le doublement du RER C en heure de pointe n'est pas pertinent dans la perspective de la réalisation du Grand Paris en 2018 qui capterait 30% du trafic du RER C.

Sur ce point l'Etat a indiqué que compte tenu des prévisions d'augmentation de 60% du trafic de cette branche du RER C la captation de 30 % du trafic par le Grand Paris n'obérerait par la pertinence de ce doublement de la fréquence du RER C.

D'autres intervenants soutiennent une augmentation de l'offre sur le RER C. Une association estime que le RER C peut devenir une alternative au RER B d'autant plus qu'elle s'interroge sur le calendrier de mise en service de la ligne verte du Grand Paris.

#### *Pertinence dans la perspective de l'Interconnexion Sud :*

RFF justifie la mise en œuvre du projet Massy Valenton secteur Ouest pour répondre à la demande croissante de déplacement TGV et RER C. Cette demande est liée au prolongement des voies TGV vers Rennes et vers Bordeaux, et par le schéma directeur du RER C qui prévoit de passer le RER C au quart d'heure en pointe en 2017. Avec le projet la ligne aura ainsi la capacité d'accueillir jusqu'à 74 TGV et 150 RER C par jour dans les deux sens contre 55 TGV et 75 RER C sans le projet.

Plusieurs participants ont estimé que compte tenu d'une réalisation projetée du projet Interconnexion Sud en 2020-2025 il n'apparaît pas nécessaire de mobiliser les financements pour un projet Massy Valenton mis en service en 2017. Ils estiment qu'ils seraient plus pertinent d'allouer directement ces financements au projet Interconnexion Sud.

Une association d'usagers défend le projet et affirme que la mise en place de protections phoniques pour passer en dessous du seuil des 63dB sera bénéfique non seulement pendant les 7 ans de la mise en service du projet mais également à long terme après la mise en place de l'Interconnexion Sud.

Il a été souligné par RFF et ses partenaires que l'aménagement des voies Massy-Valenton servirait pour les TGV jusqu'à la mise en service de l'Interconnexion Sud. Après, l'infrastructure pourrait être utilisée pour le projet de 3<sup>ème</sup> voie pour le RER B.

En complément des réponses apportées sur la socio-économie du projet et des études sur le phasage de l'Interconnexion Sud, RFF a affirmé que le projet Massy-Valenton n'est pas suffisant à long terme et que l'Interconnexion Sud offre plus qu'une alternative à ce premier projet : elle est indispensable pour l'aménagement du territoire, avec des constructions de gares TGV et la dissociation des trafics RER et TGV. L'étude socio-économique de l'Interconnexion Sud a été faite sur la base du projet Massy-Valenton réalisé au préalable.

#### *Pertinence du projet Massy-Valenton Ouest*

Plusieurs participants estiment que les demandes de trafic avancées ne sont pas justifiées :

La nécessité de développer la fréquence du RER C entre Pont-de-Rungis et Massy-Palaiseau a été contestée par plusieurs riverains. Selon eux cette branche est aujourd'hui faiblement fréquentée, il n'y a donc pas lieu d'augmenter le nombre de RER C y circulant.

Par ailleurs un participant demande quelles demandes justifient cette croissance annoncée des TGV.

Ces participants en concluent qu'il faut examiner quelles sont les conséquences pour les usagers et les riverains d'un scénario 0, c'est-à-dire un scénario sans faire le projet Massy Valenton Ouest.

Le STIF rappelle le besoin pour le RER C. Il se doit de mettre en œuvre le schéma directeur du RER C qui prévoit la mise au quart d'heure en point du RER C sur cette branche. Avec 5000 personnes par jour la fréquentation des gares de cette branche est comparable avec celles des gares de la branche Versailles-Chantier et Massy Palaiseau qui est aujourd'hui avec une desserte au quart d'heure. Les projets de développement d'Orly et Rungis impliquent par ailleurs une hausse de la demande de cette branche.

Une association d'usagers du RER C et une association nationale d'usagers estiment que cette branche impacte la régularité de l'ensemble du RER C et qu'une liaison au quart d'heure serait correcte pour relier les pôles de Massy et Orly. Des participants de l'atelier, usagers du RER C à Antony et à Wissous, ont également indiqué partager cette attente d'une desserte au quart d'heure en pointe.

Sur le TGV, l'Etat a indiqué que depuis plusieurs années la tendance du trafic TGV est à l'augmentation et que les problèmes liés à la ligne actuelle Massy Valenton pénalisent tout le réseau TGV tant en terme d'offre que de régularité.

RFF précise que, si le projet Massy-Valenton n'est pas réalisé, les trafics sur la ligne pourront augmenter jusqu'à la limite de la capacité (55 TGV et 75 RER C par jour et dans les deux sens) tout en conservant les irrégularités actuelles. En revanche, dans ce cas, il n'existe aucune obligation réglementaire de mettre en place des protections acoustiques pour les riverains de la ligne.

## Thème 2 : Les solutions en souterrain alternatives au projet

### Documents mis à disposition au cours de la concertation :

- Rapport d'expertise d'Egis Rail sur le projet commandé par la Région Ile de France en 2008
- Dire d'expert Egis Rail de 2011 portant sur les alternatives en souterrain au projet en surface présenté par RFF (Expertise et annexes) ;
- Résumé d'Egis Rail sur les résultats de l'expertise sur les alternatives en souterrain présenté lors de la réunion du 5 janvier 2012.

Compte-tenu du fait que le projet de surface proposé par RFF entraîne des nuisances pour les riverains, ceux-ci ont demandé à ce que des alternatives d'enfouissement et d'encaissement soient proposées aux débats et étudiées en concurrence avec la solution de RFF.

Trois alternatives ont été définies lors de la première réunion de l'atelier avec les participants et ont donc fait l'objet d'une expertise réalisée par le bureau d'étude Egis Rail. Ce dernier a été choisi par les participants à la majorité des suffrages exprimés, choix fait entre deux bureaux d'études proposés par RFF et à même de réaliser cette expertise. Une présentation des résultats a eu lieu en atelier le 5 janvier 2012.

- Scénario 1 - Phasage du projet Interconnexion Sud de Massy TGV à Rungis-la-Fraternelle

Coût – 920 millions d'euros dont 120 millions pour la boucle de raccordement à Wissous  
Raccordement dans un secteur urbain très contraint avec une vitesse des trains limitée à 30km/h.

Durée des travaux – 6 ans  
Mise en service – 2024  
Interruption des circulations sur quelques week-ends

RFF estime que ce projet de phasage d'Interconnexion Sud n'est pas pertinent. En effet, il ne répond que trop partiellement aux objectifs du projet dans la mesure où il ne dissocie les flux TGV des flux RER que sur une partie limitée du tracé, sans créer de gare TGV nouvelle. L'option de phasage ici présentée ne va pas jusqu'à la gare TGV à Orly qui est pourtant un des moteurs du projet. Par ailleurs, le débat public a fait ressortir une préférence pour une localisation de cette gare, dans la mesure du possible, sous les aérogares. Pour permettre cela, ce projet de phasage engendrerait alors des surcoûts qui ne sont pas ici intégrés. Même si des solutions de phasage sont à l'étude, le projet est toujours de réaliser d'Interconnexion Sud en une seule fois pour répondre à l'intégralité de ses objectifs.

En outre, le délai de mise en service de cette solution de phasage est proche de celui de l'Interconnexion Sud complète, ce qui ne permet pas de « gagner du temps ». Par conséquent, même avec ce scénario, le projet Massy-Valenton reste déterminant pour gérer le trafic d'ici l'Interconnexion Sud.

- Scénario 2 - Enfouissement des voies TGV et RER C entre Massy-Verrières et Pont-de-Rungis

Coût – 200 millions d'euros en tranchée, 300 millions d'euros en tunnel  
Délai de réalisation – 4 ans (hors procédures administratives)  
Interruption des circulations – de plusieurs mois à un an pour RER B, C et TGV

Ce scénario répond à différentes attentes exprimées par les participants de l'atelier : il permet de limiter les impacts sonores et visuels du RER C et du TGV, il supprime le passage à niveau de

Fontaine-Michalon et permet la création d'une gare souterraine à Wissous. Le problème est qu'il est techniquement impossible de descendre suffisamment pour avoir un tunnel avant la gare de Chemin d'Antony à cause de la configuration du terrain et des pentes des voies ferrées.

Il avait été aussi demandé que l'enfouissement des voies soit étudié à partir de Massy-Palaiseau. Mathieu Chapeland (Egis-Rail) a expliqué que cette option est inenvisageable en raison des impacts importants à la fois sur la gare de Massy-Palaiseau et sur les ouvrages environnants.

- Scénario 3 - Encaissement des voies TGV et RER B de la gare de Massy-Verrières à la RD 920

Coût – 150 millions d'euros

Délai de réalisation – 5 ans (hors procédures administratives)

Interruption des circulations – RER B, RER C et TGV pendant environ 1 an.

Cette alternative possède comme avantage, pour un grand nombre de riverains, d'offrir une solution concernant les nuisances causées par le RER B, et le TGV. Par ailleurs elle inclut la suppression du passage à niveau par encaissement. Elle apparaît comme un compromis entre l'enfouissement et le projet aérien. Des riverains ont demandé à ce que le coût de cette solution soit comparé au coût du projet Massy-Valenton additionné au coût de la suppression du passage à niveau.

Bien que les études scénarios 2 et 3 puissent être affinées, la RATP a d'ores et déjà fait savoir que les interruptions de trafic sur le RER B ne pourraient pas excéder quelques week-ends.

La majorité des participants à la concertation ont admis que les scénarios 2 et 3 (enfouissement et encaissement) sont impossibles à réaliser en raison des interruptions de trafic trop importantes. Pour certains de ces participants cela revalorise d'autant plus le scénario n°1 consistant à réaliser l'Interconnexion Sud phasé.

## Thème 4 : le RER B

### 1) L'amélioration du RER B

Les riverains ont fait part à plusieurs reprises de leurs inquiétudes concernant le fait que le projet Massy-Valenton Ouest utilise une voie de réserve destinée au RER B. Ceci risquerait de limiter les évolutions de cette ligne qui est l'une des plus utilisées d'Ile-de-France et qui est déjà très dégradée.

Certains riverains s'inquiètent également des conséquences de la construction de la 3<sup>ème</sup> voie sur l'élargissement de la plateforme.

RFF a indiqué que le projet Massy-Valenton Ouest n'utilise pas de voie de réserve de la RATP car à l'heure actuelle il n'existe pas de réserve pour une 3<sup>ème</sup> voie entre la gare de Massy-Verrières et l'actuel saut de mouton.

Certains participants souhaiteraient que la 3<sup>ème</sup> voie RER B soit mise en place avant la réalisation de l'Interconnexion Sud compte-tenu de l'urgence de la situation de la ligne et souhaiteraient savoir ce qui est prévu à court terme.

La RATP est venue préciser qu'elle se doit de préserver les possibilités futures de développement de l'offre de transport du RER B. Une possibilité, à condition que les calendriers soient compatibles, est que, quand le projet Interconnexion Sud aura été réalisé, les équipements imaginés comme solution transitoire pour le passage des TGV puissent être rétrocédés à la RATP et transformés en voie supplémentaire pour le RER B. Sinon, la RATP travaillera à trouver comment faire passer la 3<sup>e</sup> voie.

Le STIF a affirmé que les orientations définies par la RATP pour la 3<sup>e</sup> voie RER B seraient certainement envisageables à un horizon postérieur à la mise en service d'Interconnexion Sud. Il n'y a pas de contrainte à l'utilisation de cette 3<sup>e</sup> voie par le TGV d'ici la mise en service de l'Interconnexion Sud, à condition de s'assurer des conditions de réversibilité pour le RER B à un horizon plus lointain.

En effet, l'évolution de la desserte du RER B est conditionnée par la réalisation du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, ce qui n'interviendra très vraisemblablement qu'après Interconnexion Sud.

RFF s'est engagé à veiller à ce que l'aménagement prévu puisse être réutilisé par la RATP sans élargissement de la plateforme.

La FNAUT considère que l'aménagement de la voie TGV en 3<sup>ème</sup> voie RER B participe d'un bon usage des fonds publics.

Le STIF a fait savoir que l'un des objectifs du schéma directeur du RER B est d'identifier des pistes d'amélioration de la régularité du RER B à court-moyen terme sans attendre la réalisation du doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord ou la 3<sup>ème</sup> voie RER B.

La RATP a confirmé et précise que la RATP et le STIF travailleront toute l'année 2012 sur ces améliorations du RER B. Par ailleurs, le tunnel Châtelet / Gare du Nord est un point critique, du fait de la mixité avec le RER D : la résolution de ce problème est urgente, mais ne dépend pas uniquement de la RATP.

RFF ajoute qu'un débat public se tiendra vers 2014 pour le tunnel Châtelet-Gare du Nord.

## **2) L'impact des travaux du projet sur le RER B**

Plusieurs questions sur les conséquences des travaux du projet Massy-Valenton sur le RER B ont été posées lors des réunions.

RFF a répondu que l'étude précise des travaux nécessaires, de leur durée et positionnement dans la journée aura lieu dans les phases suivantes du projet. Toutefois à ce stade du projet, les impacts estimés sur les différentes circulations sont limités au maximum à quelques week-ends d'interruption, par le basculement des voies du RER B de leur position actuelle à leur position future.

## **Thème 5 : les gares**

Pour l'association Citoyens à Antony et la Ville de Wissous, un travail sur la desserte du RER C en accompagnement au projet pourrait être favorable aux riverains et aux utilisateurs du RER C notamment grâce à :

- la création d'une gare commune RER B / RER C. Une association propose de la situer aux Baconnets notamment afin d'accompagner le désenclavement du quartier du Noyer Doré
- D'autres intervenants propose de la situer à Fontaine-Michalon.
- la réouverture de la gare de Wissous.

Le STIF a expliqué qu'il sera difficile d'envisager davantage de gares si la desserte du RER C 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. La faisabilité d'une gare mixte RER B/RER C devra être étudiée en termes de coûts et d'impacts sur le trafic.

RFF indique qu'il n'a pas été identifié d'incompatibilité a priori entre les aménagements du projet Massy-Valenton et la création d'une gare mixte puisque les travaux auront lieu sur des lieux différents. Toutefois, ce projet nécessite encore des études approfondies.

## **Thème 6 : le fret**

Le fret, surtout le passage de trains de fret la nuit, a été souligné par l'ensemble des participants comme une importante source de nuisances. Les riverains ont fait part de leur inquiétude concernant le projet et ses conséquences sur le trafic fret lors de la première réunion de l'atelier n°1.

RFF a expliqué que le projet Massy-Valenton n'a pas vocation à augmenter le trafic de fret sur la ligne ferroviaire entre Massy et Choisy-le-Roi. Compte-tenu du faible nombre de circulations en question,

celles-ci pourront circuler de jour entre les RER C et les TGV, ou de nuit où il y a peu de TGV et de RER, avec ou sans le projet.

Par souci de concision et de clarté les discussions et avis concernant les thèmes suivants seront réintégrés dans les synthèses des ateliers correspondants :

- nuisances sonores et protections acoustiques : atelier n°3 sur l'insertion environnementale du projet
- le passage à niveau de Fontaine-Michalon : atelier n°4 ;
- les variantes en surface : atelier n°2 sur l'insertion de la 2<sup>nd</sup> voie TGV à Antony.