

COMPTE-RENDU DE REUNION

Relevé des échanges de la réunion du Comité de Suivi de la Concertation préalablement à l'enquête publique du projet Massy-Valenton Ouest. Il est rédigé par le maître d'ouvrage SNCF Réseau (auparavant RFF), transmis pour avis et corrections à Mme Laurence de Carlo, garante de la concertation, et à l'ensemble des participants avant sa diffusion aux membres du Comité de Suivi, à la Commission d'Enquête et au public par le site internet du projet.

SUJETS

Réunion préalable à l'enquête publique	Support de Présentation PowerPoint (en annexe)
--	--

DOCUMENTS

DATE ET LIEU

Lundi 4 mai 2015, 20h	Espace Vasarely, 1, place des Anciens Combattants d'Afrique du Nord, 92160 ANTONY
-----------------------	---

AUTEUR

Céline Cadet	SNCF Réseau – Chargée de projet Massy-Valenton
--------------	--

PARTICIPANTS

Jean Faussurier	SNCF Réseau Directeur Régional Ile de France
Lise Nédélec	SNCF Réseau – Chef de projet Massy-Valenton
Matthieu Bony	SNCF Réseau – Expert concertation –Unité concertation
Meven Bouvet	SNCF Réseau – Chargé de concertation
Céline Cadet	SNCF Réseau – Chargée de projet Massy-Valenton
Antoine Dupin	Société du Grand Paris – Directeur des relations territoriales
Laurence de Carlo	garante de la concertation Massy Valenton ouest
Gilles Guignard	Conseil syndical de la résidence du 85 rue Mirabeau
François Desachy	Conseil syndical de la résidence du 85 rue Mirabeau
Michel Roux	Conseil syndical de la résidence du 85 rue Mirabeau
Thierry Perzo	CELFI
Jean-Claude Orts	CELFI
Alexis Van Vlamertynghe	Directeur du cabinet du Maire d'Antony
Jean-Marc Feuillade	Citoyens à Antony et membre de l'opposition municipale
Alain Lhuillier	Association des Habitants du quartier Pajeaud
Isabelle Petit	Les amis du Beau Vallon
Lydie Magrain	Les amis du Beau Vallon
Jean Moureh	Comité de défense des Riverains Massy-Valenton (CDR MaVal)
François Meunier	Comité de défense des Riverains Massy-Valenton (CDR MaVal)

COMPTE RENDU

Mme de Carlo indique en préambule qu'un représentant de la Société du Grand Paris (SGP) est présent pour apporter un éclairage sur les questions soulevées relatives à l'articulation entre le projet Massy Valenton Ouest et la ligne 18.

En introduction M. Faussurier présente au Comité de Suivi de la Concertation la nouvelle équipe du projet Massy-Valenton :

- Lise Nédélec, chef de projet Massy-Valenton, succédant à Fabien Guérin
- Meven Bouvet, chargé de concertation qui remplace Matthieu Bony
- Céline Cadet, chargée de projet Massy-Valenton, en remplacement de Laetitia Achard.

Matthieu Bony, aujourd'hui expert au sein de l'unité concertation SNCF réseau, est présent et assure le relais avec la nouvelle équipe.

Cette réunion du comité de suivi de la concertation est la dernière avant l'enquête publique qui se tiendra entre juin et juillet 2015. La publication officielle de l'arrêté, encore en attente à ce jour, confirmera les dates de l'enquête publique.

M. Faussurier revient dans un premier temps sur l'actualité des travaux sur le réseau dans le secteur, avec la suspension du chantier de la partie Est suite à l'incendie du poste de Vitry en juillet 2014. En effet, le séquençage obligatoire des études et travaux de signalisation dans un même secteur impose d'avoir achevé les études prioritaires du poste de Vitry avant de pouvoir débiter ceux du poste d'Orly. Le redémarrage du chantier Est est prévu en 2017 pour une mise en service en 2019.

M. Faussurier revient également sur les nombreux accidents qui se sont produits depuis le début de l'année 2015 sur des passages à niveau (PN) en Ile-de-France : Presles (95), Herblay (95), Nangis (77)... en plus de comportements dangereux identifiés : Labarde (33), Ozoir-la-Ferrière (77). La sécurité sur les passages à niveau focalise l'attention de SNCF Réseau, qui a engagé un programme de suppression des PN les plus préoccupants. Le PN 9 en particulier constitue un sujet de préoccupation pour SNCF réseau.

M. Perzo regrette que SNCF Réseau n'ait pas procédé à une réunion publique de restitution pour clore la concertation engagée et ce, préalablement à l'enquête publique.

M. Feuillade ajoute qu'il n'y a pas eu de restitution devant la population d'Antony, contrairement à Wissous ; et signale que le bilan global de la concertation ne figure pas sur le site, et qu'ainsi la population ne découvrira qu'au moment de l'enquête publique les résultats de la concertation. Il va demander aux commissaires enquêteurs la tenue d'une réunion publique dans le cadre de l'enquête publique.

M. Bony précise qu'il n'y a pas eu de réunion de restitution à Antony en raison d'un contexte peu favorable à l'époque (élections municipales...). En revanche des lettres d'information ont été distribuées à l'ensemble des participants sur les 4 communes. Les bilans des deux phases de la concertation sont en ligne sur le site.

(hors réunion <http://www.ligne-massy-valenton.com/footer/documentation/>)

M. Faussurier rappelle que le comité de suivi a été réuni à l'initiative de SNCF, qui a souhaité partager l'information avant la tenue de l'enquête publique. Il indique également que l'organisation d'une réunion publique est du ressort de la commission d'enquête et de la préfecture, mais que si celle-ci est organisée, le maître d'ouvrage y participera.

Articulation avec le projet Interconnexion Sud / protections acoustiques :

M. Moureh insiste sur le fait que le projet Massy-Valenton présenté en concertation était annoncé comme provisoire, en attente de l'Interconnexion Sud. Si ce projet devient définitif, il demande que la concertation soit reprise car il s'agirait alors d'un nouveau projet.

M. Faussurier rappelle que ce débat a déjà eu lieu en juillet 2014 et que SNCF Réseau a présenté un projet non pas provisoire mais transitoire. Il précise que des investissements de centaines de millions d'euros ne sont pas réalisés pour des projets provisoires. À l'époque du débat public Interconnexion Sud, les perspectives de circulations TGV conduisaient à envisager l'Interconnexion Sud à horizon 2025.

M. Meunier souhaite revenir sur les propos de M. Faussurier concernant les investissements de plusieurs centaines de millions d'euros. SNCF Réseau a exposé en concertation les résultats d'une étude socio-économique extrêmement rentable grâce aux minutes gagnées par les TGV dont le trafic devait augmenter. Depuis, les rapports de la Cour des Comptes montrent un déficit important dans la rentabilité des lignes TGV avec un trafic à la baisse. M. Meunier demande si l'infrastructure actuelle ne suffirait pas en attendant de faire un projet définitif.

M. Faussurier explique que le débat de la Cour des Comptes et de l'évolution du trafic TGV sont deux débats distincts. Le débat de ces dernières années ne concerne que l'évolution du trafic TGV et la nécessité d'Interconnexion Sud, via une étape transitoire que représente Massy-Valenton. Il rappelle que ce dernier projet a d'autres objectifs que d'augmenter la capacité pour les TGV : la voie unique entraîne un manque de régularité, pour les TGV comme pour les RER C, et met en difficulté la mise en œuvre du schéma directeur du RER C en raison de la capacité limitée.

Concernant la socio-économie, SNCF Réseau a approfondi davantage l'étude pour prendre des hypothèses de trafic extrêmement prudentes dans le rapport remis à l'enquête publique ; un trafic identique en situation de référence et en projet : 36 TGV (soit le nombre de circulations actuelles). Aujourd'hui SNCF Réseau ne peut pas estimer les trafics à venir compte-tenu de la concurrence (Blablacar, Ouigo...) donc aucun engagement sur leur évolution n'a été pris.

Il insiste sur le résultat qu'a produit l'importante concertation qui a eu lieu : un niveau de protections acoustiques jamais vu dans aucun autre projet d'Ile-de-France, pour un coût qui représente 20% de celui du projet.

M. Perzo souligne le travail important réalisé pendant la phase de concertation et reconnaît que SNCF Réseau est allé bien au-delà du réglementaire. Cependant il estime que parler d'un projet transitoire pour 40 à 50 ans n'a pas vraiment de sens, ainsi l'investissement de millions d'euros dans des protections acoustiques apparaît davantage justifié. D'autre part, il pense que cet investissement supplémentaire servira *in fine* à économiser plusieurs milliards sur Interconnexion Sud.

M. Perzo souhaite obtenir des précisions concernant les mesures de trafic : ont-elles été réalisées sur la base de rames de TGV simples ou doubles ? La nuisance n'est pas la même. De même, les augmentations de trafic ont-elles été construites sur la base de rames simples ou doubles ?

A ce propos, M. Faussurier indique que l'Autorité Environnementale a validé les études acoustiques réalisées.

Il rappelle que la concertation a produit des résultats qui n'auraient pas pu être atteints sans les riverains. M. Faussurier précise à nouveau qu'Interconnexion Sud n'est pas abandonné mais qu'aujourd'hui l'horizon de réalisation de ce projet n'est pas connu. SNCF Réseau porte le projet Massy-Valenton Ouest en enquête publique et le préfet tranchera sur l'utilité publique du projet, après que chacun aura pu s'exprimer sur ces sujets.

Il ajoute que le financement du projet Massy-Valenton ouest n'est pas bouclé. Si le financement est bouclé, des travaux pourront être entamés. S'il n'y a pas de travaux, les protections acoustiques ne seront pas mises en œuvre.

M. Perzo ajoute que, dans le cas de figure où les aménagements ne seraient pas réalisés à l'Ouest, les riverains auront durablement à supporter les nuisances correspondant à un trafic qui pourra aller jusqu'à 52 TGV (contre 36 TGV actuellement), en plus du RER C.

M. Faussurier donne quelques chiffres : en Ile-de-France on compte 18 000 Points Noirs Bruit (PNB) soit 1/3 des PNB existants au niveau national. En 10 ans, seule une petite centaine a été traitée. Massy-Valenton Ouest constitue donc une opportunité pour traiter le bruit ferroviaire.

M. Lhuillier explique que les 12 années de discussion ont été traversées par différents événements extérieurs perturbateurs pour le projet et par des décisions qui se sont imposées à ses acteurs (contexte économique 2008, trafic TGV qui change, accident de Brétigny, report d'Interconnexion Sud...). Ces évolutions du contexte d'un projet sur lequel les riverains sont en concertation ont créé une incertitude quant aux discussions et responsabilités des différents acteurs. Cela engendre un climat de défiance tant au niveau politique que chez les riverains et explique l'opposition au projet.

Concernant la socio-économie, on a parlé de « rentabilité exceptionnelle » mais les riverains se demandent ce qu'ils y gagnent. On est en zone urbaine, qui se densifie, le réseau se modifie et s'adapte. Antony hérite d'un axe stratégique et souhaite donc dès maintenant des protections acoustiques vraiment significatives, car les riverains ont conscience que tôt ou tard il y aura du trafic. La concertation est une bonne occasion pour les réclamer mais la demande est là, et restera très forte indépendamment du projet.

M. Moureh fait remarquer que la ligne passe en pleine zone urbanisée. En termes de bruit, le trafic TGV n'est pas adapté en ville. De plus, rien n'est prévu pour les vibrations. Cette ligne n'est pas adaptée au trafic TGV contrairement à l'Interconnexion Sud. Dans les années 70, cette ligne avait été annoncée comme un projet provisoire en attendant une ligne définitive. SNCF Réseau s'est engagé sur une amélioration du niveau de bruit existant alors que le projet va le dégrader en augmentant les trafics.

M. Bony rappelle que la question de l'enfouissement a été traitée dans l'Atelier 1 de la concertation. Il a été montré que les alternatives enterrées n'étaient pas réalisables. La seule solution était éventuellement la réalisation du projet Interconnexion Sud et à l'unique condition - exprimée alors - que l'on crée une gare sous Massy, ce qui générerait un surcoût d'un milliard d'euros. Ces éléments ont été présentés le 25 juin 2013 dans le cadre d'une réunion du comité de suivi de la concertation.

Après la remise du rapport Mobilité 21, repoussant l'Interconnexion Sud au-delà de 2030, des échanges ont à nouveau eu lieu sur les différentes perspectives envisageables puisque celle d'une réalisation d'Interconnexion Sud à horizon 2025 n'existait plus. L'engagement pris, qui était de réunir le Comité de Suivi si le projet Interconnexion Sud était remis à une date ultérieure, a été tenu.

M. Bony souligne également que des perspectives de trafics minimalistes ont été utilisées dans les études socio-économiques du projet, alors que celles utilisées pour dimensionner les protections acoustiques sont maximalistes (et identiques à celles communiquées en concertation) soit 74 TGV à 110km/h, vitesse maximale, mais pas celle observée globalement sur la ligne.

Mme de Carlo rappelle l'engagement pris par SNCF Réseau d'une vitesse moyenne maximale des TGV de 90 km/h sur Massy Valenton ouest.

RER C et ligne 18

M. Feuillade souligne que de nouveaux éléments interviennent concernant le RER C, avec notamment l'apparition de la ligne 18 du Grand Paris Express, prévue en 2024 avec la création de la gare d'AntonyPôle. De plus, il y aura le tram-train. Cette gare et celle de Chemin d'Antony sont proches. En outre, on recensera 12 000 usagers par jour à AntonyPôle, engendrant nécessairement un déport de fréquentation de la ligne C. M. Feuillade demande quel sera précisément l'impact de cette ligne nouvelle.

M. Perzo met en perspective 5000 voyageurs / jour dans la portion Massy-Palaiseau / Pont-de-Rungis par rapport aux 12000 voyageurs / jour du Grand Paris Express.

Il ajoute que Massy-Valenton Ouest a supprimé la possibilité d'insérer une 3^{ème} voie pour le RER B, qui aurait pu être fortement utile en cas d'incident ou de besoin de dépassement.

M. Feuillade ajoute que la RATP, qui est intervenue en concertation, avait admis le principe de renoncer à cette voie en soulignant toutefois que cela pouvait poser des problèmes en cas d'incident/entretien. La RATP avait accepté de renoncer à cette 3^{ème} voie dans la perspective de l'Interconnexion sud.

M. Faussurier explique que SNCF Réseau et la RATP travaillent ensemble sur des solutions à mettre en œuvre en cas d'incident. Celles-ci privilégient actuellement les aires de retournement par rapport aux aires de dépassement.

Il ajoute que SNCF Réseau doit travailler avec la Société du Grand Paris pour examiner précisément quels rôles respectifs vont jouer le RER C et la ligne 18 en fonction des zones d'emplois et de logements.

M. Dupin (SGP) explique que l'objectif du Grand Paris Express est de réaliser des lignes de métro en rocade afin de décharger les lignes radiales. L'impact de la désaturation sur la ligne du RER B serait de l'ordre de 10 à 15% en fonction des différents modèles de trafic utilisés par la SGP (État,

STIF et RATP). La SGP s'appuie sur ces modèles de trafic. Elle ne travaille pas sur des modèles qui lui sont propres.

Il confirme les 12 000 voyageurs/jour tout en précisant que l'objectif du Grand Paris Express est de se présenter comme une alternative aux axes structurants existants en fonctionnant en synergie avec eux, ce qui donnera le choix aux usagers (notamment en cas de perturbation). Le Grand Paris Express vient rompre avec le système d'axe unique en grande couronne pour créer un réseau avec des alternatives comme celui qui existe dans Paris, ce qui représente un atout majeur pour les riverains. Ceci favorisera le report modal, qui reste difficile à évaluer avec les modèles, en particulier le report modal de la voiture sur les transports en commun. Avec le développement des quartiers à venir, il n'y aura pas d'infrastructure au détriment d'autres mais en complément des autres. Il ne craint pas de voir disparaître le RER C sur ce tronçon.

M. Feuillade s'interroge sur l'opportunité aujourd'hui de doubler le RER C aux heures de pointe alors que la demande ne semble pas maîtrisée et le besoin inconnu. Les zones autour des 3 gares desservies ne seront plus amenées à se développer. Le doublement de la fréquence, qui n'apparaît pas comme une priorité dans le Schéma Directeur du RER C, ne serait alors qu'une « carotte » pour faire passer le projet aux yeux des riverains.

M. Faussurier précise que les éléments pour opposer RER C et ligne 18 n'existent pas aujourd'hui. Il confirme que le maillage est l'effet majeur du Grand Paris Express. Il contribue à la résilience du système. M Faussurier cite l'exemple de RER E entre Val-de-Fontenay et La Défense, qui permettra un renfort au RER A (et non une concurrence).

M. Moureh considère que les arguments pour justifier le projet se sont fortement affaiblis (chute des trafics TGV et arrivée de la ligne 18) sans que le projet Massy-Valenton Ouest n'en tienne compte.

M. Faussurier répond que le besoin existe : les bassins de population et d'emplois dans le secteur justifient le doublement de la desserte. S'agissant de la socio-économie, celle-ci n'a pas vocation à traduire la rentabilité financière d'un projet mais la valeur pour la collectivité. On évalue un projet en prenant en compte les projets existants mais pas les projets à venir, c'est la construction de la situation de référence.

Mme de Carlo demande à M Faussurier de préciser la logique de ce raisonnement, qui ne paraît pas évidente pour les participants. D'autres logiques pourraient être envisagées, qui prendraient en compte simultanément plusieurs projets quasi-concomitants sur un même territoire.

M Faussurier précise que Massy-Valenton Ouest ne prend pas en compte la ligne 18 dans sa situation de référence, c'est la ligne 18 qui prend en compte Massy-Valenton Ouest.

Ce sont les règles générales de la doctrine de l'évaluation socio-économique, sans lesquelles on déconstruit en permanence la situation de référence, et on ne peut plus faire d'évaluation socio-économique.

M. Perzo indique que l'éventualité d'une disparition des circulations RER C au profit des circulations TGV n'est pas favorable pour les riverains, les TGV étant plus bruyants.

M. Feuillade s'inquiète de l'ouverture du trafic voyageurs à la concurrence, dans le cadre de l'Union Européenne, qui risque d'entraîner le remplissage des sillons disponibles aujourd'hui, et donc l'atteinte des 74 TGV, en l'absence de réalisation d'Interconnexion Sud.

D'autre part, sur la question du financement, dont M. Faussurier a annoncé qu'il n'était pas bouclé, il indique que le ministre a déjà annoncé l'arrêt d'un projet d'autoroute ferroviaire des Dourbes à Biscarrosse, faute de financements. Il demande si Massy-Valenton a la garantie d'obtenir ces financements.

M. Faussurier précise que le problème était totalement différent sur le projet d'autoroute ferroviaire, qui était un sujet d'exploitabilité. En ce qui concerne Massy-Valenton Ouest, de nombreux financeurs sont présents, dont un certain nombre de partenaires régionaux, et la responsabilité du bouclage financier incombe à l'État.

M. Meunier ajoute que les franciliens se préoccupent des provinciaux et pas l'inverse. Le projet n'a aucun intérêt pour l'Île de France (environnemental, sanitaire...) car même pour prendre le TGV, les Antoniens vont majoritairement à Paris, et très rarement à Massy.

Le passage à niveau du quartier Fontaine-Michalon

M. Moureh demande quel est le plan de financement du PN 9.

M. Faussurier répond que l'État, SNCF Réseau, le Conseil Général des Hauts de Seine et la Région Ile-de-France participeront au financement dans des clés de répartition qui restent à définir. Pour l'heure, les discussions n'incluent pas la commune d'Antony. Il précise qu'il y a 500 PN en Ile-de-France, 14 inscrits au Programme de Sécurisation National (considérés comme prioritaires) dont le PN 9. Mais l'évolution des comportements dangereux, à Antony comme ailleurs, tend à élargir cette liste. Chaque passage à niveau est spécifique et a sa propre configuration, ce qui joue dans l'accidentologie. Mais le moment (produit des trafics ferroviaire et routier) est également un lourd facteur, à ce titre le PN9 est le 2^{ème} plus circulé d'Ile de France.

Mme de Carlo demande si, concernant la sécurité au niveau de la gare de Chemin d'Antony et le fait que des lycéens traversent les voies, des mesures en termes de prévention ont été prévues. Ce point avait été abordé lors de la précédente réunion du comité de suivi (le 10 juillet 2014) et le maître d'ouvrage avait indiqué qu'il allait prendre contact avec Gares et Connexions à ce sujet.

Mme Nédélec précise que la question des 4 demi-barrières (barrières d'entre voie) a été soulevée mais que la SNCF n'y était pas favorable car ce système peut parfois créer de nouvelles situations à risque (« emprisonnement ») et devenir finalement plus dangereux que la situation actuelle.

M. Faussurier mentionne qu'il s'agit d'un vrai sujet sur lequel il faut travailler.

M. Feuillade ajoute que la ville d'Antony va transférer son école primaire de l'autre côté du PN. Il demande également comment la ville est engagée quant au choix de la solution de suppression du PN, si elle l'est.

M. Van Vlamertynghe explique que la ville n'a pas connaissance de scénario retenu, mais des variantes proposées en concertation.

Enquête publique

Mme Nédélec présente le déroulé et les objectifs de l'enquête publique.

Il est précisé que les emprises nécessaires se situent autour du passage à niveau, uniquement pour permettre l'aménagement du rétablissement routier. Les propriétaires sont identifiés dans le dossier d'enquête parcellaire, versé au dossier complet d'enquête publique. Il est rappelé que le passage à niveau est inclus dans le programme des travaux de Massy-Valenton Ouest car ce dernier est un projet à vocation capacitaire entre autres et qu'il peut potentiellement augmenter les trafics et donc dégrader la situation existante sur un passage à niveau déjà très fréquenté (augmentation du moment).

Une commission d'enquête a été nommée en mars 2015, son rôle est d'évaluer l'utilité publique du projet.

Mme. de Carlo indique que, comme elle s'y était engagée, elle a rencontré les membres de la commission d'enquête publique afin d'assurer le relais entre concertation et enquête publique et d'informer les commissaires enquêteurs de l'historique de la concertation sur le projet

M. Bony précise que les résultats de l'étude acoustique seront disponibles dans le dossier d'enquête et que chacun pourra consulter les impacts la concernant.

M. Perzo ajoute que l'Autorité Environnementale a pointé un endroit où les maisons subissent une augmentation de bruit supérieure à 5dB et attire l'attention sur l'application du décret de 1998.

Mme. Nédélec précise qu'une pièce est consacrée à la réponse à l'AE et qu'elle sera consultable au même titre que le reste du dossier.

Des dépliants seront distribués pour annoncer l'enquête publique, cette initiative est celle du maître d'ouvrage et ne répond à aucune obligation réglementaire.

La décision de ne pas recueillir des avis par internet relève de la commission d'enquête et de la préfecture et non du maître d'ouvrage. Pour les personnes ayant du mal à se déplacer, il leur sera possible d'envoyer un courrier à l'adresse de la préfecture des Hauts-de-Seine conformément aux consignes décrites dans l'arrêté d'ouverture d'enquête, en ligne sur le site de la préfecture.

M Feuillade demande des informations sur la concertation post enquête publique.

M Faussurier indique que la commission d'enquête va émettre un rapport. Ensuite, le préfet aura un an pour déclarer l'utilité publique du projet, avec ou sans réserve. Tant que la Déclaration d'Utilité Publique n'est pas établie, une concertation post enquête publique ne peut être organisée. Après la DUP commencera la phase de préparation des travaux et une concertation sera organisée à ce sujet.

M. Moureh demande si les propriétaires dont le bien aura perdu de la valeur pourront être indemnisés.

M Bony indique qu'une indemnisation sera possible si le préjudice est avéré. Il ne peut y avoir d'indemnisation a priori avant les travaux. C'est au tribunal administratif, et non au maître d'ouvrage, d'évaluer la réalité du préjudice et le montant d'indemnisation.

En conclusion M. Faussurier remercie les membres du Comité de Suivi pour leur participation.