

## Contribution à l'enquête publique sur le projet Massy-Valenton Ouest

*Cette contribution est complémentaire de celle de la FNAUT, elle traite uniquement de l'intérêt régional et local de ce projet.*

Notre association se félicite que se tienne enfin l'enquête publique sur l'aménagement de la ligne Massy –Valenton dans sa partie ouest. Comme nous l'avons écrit dès 2005 au Président du conseil régional d'Ile-de-France, Monsieur HUCHON, le statu quo n'est pas une solution acceptable:

- la circulation des TGV inter-secteurs est soumise à de fortes contraintes sur cette ligne
- le RER C n'a pas pu être renforcé mais la part des retards sur la branche entre Massy et Choisy-le-Roi causés par les TGV a fortement augmenté, passant de 3,1 à 7 % en 5 ans.
- les riverains n'ont eu aucune protection phonique et le passage à niveau de Fontaine-Michalon est toujours présent.

Le projet présenté, s'il ne dissocie pas totalement les flux RER et TGV, est de nature à améliorer la situation sur ces trois items pour un coût abordable et un délai raisonnable. Il est le complément logique des travaux qui ont commencé dans le secteur d'Orly et Villeneuve-le-Roi.

### **Vu du RER C : un intérêt indéniable**

L'amélioration du RER C nécessite évidemment des investissements lourds qui vont au-delà de la problématique de Massy-Valenton. Néanmoins fiabiliser la branche Massy-Choisy du RER C est important car le retard des missions omnibus qui y circulent impacte ensuite toutes les autres missions à l'approche de Paris. La fréquentation des gares entre Massy et Pont de Rungis est certes modeste pour le moment mais c'est lié en grande partie à la faible fréquence de 2 trains par heure en période de pointe, la plus mauvaise desserte ferrée en zone dense d'Ile-de-France. C'est pourquoi nous soutenons le passage à 4 trains par heure sur ce tronçon. De plus la correspondance à Rungis la Fraternelle avec le tramway T7 (ouvert fin 2013) ne sera attractive qu'avec des temps d'attente raisonnables.

### **Localement, une meilleure insertion**

Si le projet RFF de 2003 n'avait pas suffisamment pris en compte l'insertion locale, ce n'est plus du tout le cas désormais, comme l'a montré la concertation très détaillée menée en 2012-2013. Non seulement le projet ne nécessite aucune expropriation, mais le montant très substantiel des dépenses prévues pour les protections phoniques et l'insertion paysagère (18 M€ sur 92 M€ soit 20%) va bien au-delà des obligations réglementaires. Ainsi nous constatons que la quasi-totalité des riverains verra son environnement amélioré après les travaux par rapport à la situation actuelle.

## **Suppression du PN9**

Nous ne demandons pas la suppression de tous les passages à niveau mais celle du PN9 de Fontaine-Michalon est justifiée car il est classé préoccupant du fait de l'important trafic à la fois routier et ferroviaire. Le projet retenu, après étude de nombreuses variantes, rétablit correctement les circulations piétonnes et routières, tout en minimisant les impacts locaux.

## **Interconnexion sud des LGV : un projet complémentaire à échéance lointaine**

Certains riverains considèrent que le projet d'interconnexion sud des LGV, soumis au débat public fin 2010, rend inutile l'aménagement de la ligne existante. Pour notre association, les 2 projets sont complémentaires car ils ont des budgets et des calendriers sans commune mesure. Le report du projet après 2030 par le gouvernement renforce la rentabilité socio-économique de l'aménagement de la ligne existante. Par ailleurs, même après le passage en souterrain des TGV, les trafics RER B et C (et marginalement fret) resteront à terme sur les voies en surface. Les protections phoniques et aménagements paysagers inclus dans le projet court terme seront donc durablement bénéfiques pour les riverains.

## **Desserte de Wissous**

L'AUT Ile-de-France prend acte du fait que la réouverture de l'ancienne gare de Wissous n'est pas prévue dans le projet actuel mais souhaite que la possibilité d'y assurer une desserte RER ultérieurement soit préservée.

## **Conclusion**

Depuis le projet de 2003, après une très longue phase de concertation et de reprise des études, RFF, devenu SNCF Réseau, a fait des efforts importants pour améliorer l'insertion du projet tout en confirmant les fonctionnalités attendues qui bénéficieront principalement au RER C. Malgré l'attitude incompréhensible de certains riverains et élus locaux, nous souhaitons que cette enquête publique confirme l'intérêt général du projet afin de pouvoir enfin engager les travaux en 2016.

\* \* \*