

RFF

**Concertation publique sur le projet
Massy-Valenton, secteur Ouest**

**COMPTE-RENDU
DU TROISIEME ATELIER DE FONTAINE MICHALON**

**COMMUNE CONCERNEE :
ANTONY : RIVERAINS DU PASSAGE A NIVEAU, RUE MIRABEAU, RUE DES MURES,
RUE DE MASSY**

*Jeudi 28 février 2013, de 20h15 à 22h30
Salle paroissiale de l'Eglise Saint-Jean Porte Latine, 1 square Atlantique à Antony*

Ce document est une synthèse des échanges de la réunion qui a réuni une soixantaine de participants.

Etaient présents :

- *Laurence de Carlo, garante de la concertation :*

Pour RFF :

- *Vincent Desvignes, directeur-adjoint de la direction du développement et des investissements*
- *Fabien Guérin, chef de projet Massy Valenton Ouest*
- *Matthieu Bony, chargé de mission concertation*
- *Josselin Abrivard, chargé de concertation*
- *Jean-Philippe Regairaz, acousticien*

- *Ingrid Muller, consultante aide à maîtrise d'ouvrage, ARCADIS*
- *Maxime Jabier, acousticien, bureau d'étude EGIS*
- *Jean-Bernard Nappi, architecte paysagiste, bureau d'étude EGIS*
- *Lionel Thérond, SEGIC, ingénieur voirie, bureau d'étude SEGIC*
- *Thomas Rosin, SEGIC, ingénieur voirie, bureau d'étude SEGIC*

Animateur : Jean-Pierre Tiffon

Le compte rendu a été relu et amendé par les participants.

CADRE DE LA REUNION

Le troisième atelier du quartier « Fontaine-Michalon » s'est déroulé le 28 février en présence de la garante de la concertation.

La garante commence la réunion par repréciser le cadre dans lequel se déroule la concertation. Concernant la requalification du projet Massy-Valenton actuel au cas où le projet RFF d'interconnexion Sud sera ajourné ou abandonné, Mme Laurence de Carlo précise que :

- L'interconnexion Sud des lignes TGV (ou projet barreau Sud) est toujours à l'étude
- La décision concernant la réalisation du projet sera connue et rendue publique dans les mois à venir
- En cas d'abandon ou de retard du projet, le comité de suivi se réunira afin d'envisager la suite à donner à cette décision.

Les objectifs de cette réunion, rappelés par Matthieu Bony, chargé de mission concertation chez RFF, étaient de :

- Finaliser le travail autour des protections acoustiques et répondre aux questions des riverains;
- verser au dossier d'enquête publique les remarques sur les protections et les variantes du PN.

SEANCE PLENIERE

1. Sur les questions acoustiques

○ Utilisation d'un sonomètre :

Dans un premier temps, Maxime Jabier, acousticien, est intervenu pour expliquer à quoi correspondent les valeurs en décibels présentées sur les différents documents. Cette présentation avait pour but de comprendre ce qu'est un niveau de bruit et de pouvoir appréhender les chiffres des étiquettes des documents.

Il a présenté, à l'aide d'un dispositif constitué d'un microphone et d'un sonomètre, le bruit capturé dans la salle pendant la réunion (à l'instant *t*, *en pic*, et également en moyenne sur toute la durée de la réunion).

Lorsque personne ne parle, le volume est environ de 40dB en pic.

Lorsque l'on parle avec le micro, le volume est porté à 68dB en pic.

○ Impacts sanitaires du bruit :

M. Jean-Marc Feuillade de l'association *Citoyens à Antony* demande à ce que soient précisés par les experts acousticiens les risques en termes de santé publique pour une exposition longue (plusieurs heures) à ce niveau de bruit.

M. Jabier a indiqué ne pas disposer de diagrammes permettant de lier directement les effets du bruit sur la santé. Le ressenti du bruit dépend de la catégorie socio-professionnelle, de l'âge et d'autres facteurs qui rendent difficile l'appréhension de l'impact du bruit.

En revanche il précise à titre d'information que l'exposition tolérée dans le milieu du travail est de 80dB en moyenne pendant 8h (sans casque, et au niveau de l'oreille).

M. Feuillade rappelle qu'en 2002, à l'origine du projet, le ministère de la santé avait émis un avis défavorable sur le projet.

Fabien Guérin, chef de projet chez RFF, précise que cet avis du ministère de la santé soulignait le manque de protections acoustiques prévues dans le projet initial. Il estimait qu'il

fallait des protections acoustiques pour protéger certaines zones exposées par le projet de l'époque à Orly et dans la rue des Chênes. Ces protections et d'autres supplémentaires ont été mises en œuvre.

M. Jean Moureh, président du CDR MaVal, signale que le ministère de la santé avait mentionné que ce projet pouvait avoir une incidence sur la santé en raison de sa proximité aux zones fortement urbanisées et aux sites sensibles (écoles, hôpitaux).

Fabien Guérin rappelle qu'il existe des sites sensibles sur le tracé du projet sur lesquels la réglementation est plus exigeante et que RFF en a tenu compte dans les protections mises en œuvre.

Un participant rappelle qu'il y a des zones en hauteur à Antony, et que les protections phoniques ne les protègent pas.

- **Evaluation du niveau de bruit en pic et en moyenne sur la journée :**

Maxime Jabier précise, pour que les riverains se fassent une idée des volumes sonores, que celui de la salle (68dB) correspond à une atmosphère phonique dans laquelle on baigne régulièrement, en bord de route par exemple, et que nous sommes souvent exposés à ce niveau de bruit au quotidien.

Il a également précisé la règle de calcul pour mesurer le bruit en intérieur : il faut prendre le bruit de façade à 2 mètres devant le bâtiment, puis retirer 15dB.

Les niveaux de bruit en intérieur seront donc inférieurs à ceux perçus dans la salle durant la réunion.

Un participant déclare que le dispositif utilisé pour présenter les niveaux de bruit est un gadget qui ne lui ferait pas accepter pour autant la situation

Madame de Carlo, garante de la concertation, rappelle que cette démonstration fait suite à une demande formulée par des participants lors de précédents ateliers.

Un participant déclare qu'il aurait été préférable de prendre ces mesures sur la voie, devant les TGV.

Matthieu Bony précise ensuite qu'une vingtaine de points de mesures ont été effectués dont 10 en 2012 sur la base de propositions des riverains, et qu'ils peuvent être consultés sur le site de la concertation, dans la partie [« Documentation »](#).

M. Bernard Alpern, de l'association *Primaveras*, demande à ce que soit pris en compte un second paramètre en plus du niveau de bruit : la fréquence du bruit, car les calculs ne montrent que le bruit au passage d'un train. Il demande à calculer le volume d'intensité par jour, car cela permet de faire la différence entre, par exemple, le passage d'une cinquantaine de trains et celui d'une centaine de trains.

Jean-Pierre Tiffon, animateur de la concertation, précise que ces éléments ont déjà fait l'objet d'explications lors de la phase précédente de la concertation à l'hiver 2011-2012, mais que ces explications doivent être renouvelées pour ceux qui n'en ont pas eu connaissance.

Jean-Philippe Regairaz, acousticien chez RFF, rappelle les modes de calcul : les niveaux de bruit présentés sur les étiquettes des différents documents sont les niveaux de bruit moyens sur la journée. Ces niveaux de bruit sont calculés par une simulation informatique qui prend en compte tous les paramètres de diffusion du bruit (emplacement des voies par rapport aux habitations, matériaux, réfraction, météo).

Les 20 points de mesures réalisés permettent de vérifier que les niveaux de bruit simulés sont exacts. Les micros et les sonomètres fonctionnent, après calibrage, pendant 24h et cela en 20 emplacements différents.

Il y a donc des pics de bruit au passage des trains. Par exemple une personne située à 12m des voies sans protection acoustique entend 80dB au passage d'un TGV, 70dB au passage d'un RER C.

Ces pics ne durent que quelques minutes dans la journée (par ex. environ 10 minutes pour une quarantaine de TGV par jour). Donc la moyenne du bruit sur une journée pour une même personne située au même endroit sera de 58 décibels. Il précise qu'à titre de comparaison, dans une cour de récréation, le niveau de bruit dépasse les 90 dB.

Il rappelle enfin, pour illustrer son propos, que le niveau de bruit auquel les citoyens d'Antony seront exposés au passage d'un TGV, en intérieur, est comparable à celui produit par une personne qui parlerait fort dans une pièce.

2. Sur les variantes de suppression du passage à niveau et l'enfouissement des voies

M. François Meunier, conseiller municipal, déclare qu'une solution à l'ensemble des problèmes de bruit existe, mais qu'elle a été refusée par RFF : l'enfouissement des voies. Il demande par ailleurs à ce que RFF précise comment évoluera le nombre de passages de trains si le projet Interconnexion Sud n'était pas réalisé à l'horizon 2025.

Matthieu Bony rappelle que la ligne ne peut pas excéder un maximum de passage, sa capacité de circulation, qui est présenté dans les différents dossiers d'information. Après travaux et sans modifier les lignes à grande vitesse encadrantes, il sera possible de faire passer 64 TGV par jour sur la ligne Massy-Valenton. A terme en modifiant la signalisation sur les lignes TGV encadrantes ce nombre pourra être porté à 74 TGV par jour.

Cette hypothèse maximaliste (74 TGV) est celle sur laquelle sont dimensionnées les protections acoustiques.

Il rappelle que ce chiffre est déjà en lui-même très ambitieux, et a vocation à défendre l'implantation de protections acoustiques auprès des décideurs.

M. Bony précise ensuite que l'enfouissement est une solution qui a déjà été évoquée lors de la première phase de concertation, et qu'elle a fait l'objet de plusieurs études, qui ont été présentées durant la phase précédente de la concertation. L'enfouissement des voies requiert qu'elles soient considérablement abaissées. Il faut alors remonter jusqu'au niveau de la gare de Massy-Verrières, et arrêter la circulation des TGV, RER B et C durant plusieurs mois, ce qui a été jugé impossible par le STIF, la SNCF et la RATP. D'autres impacts, comme la fermeture du pont André Chénier, seraient également à prévoir.

M. Jean Moureh intervient pour dire que RFF a étudié des solutions d'enfouissement qui ne fonctionnent pas, et qu'il demande à ce que soit étudiée une solution d'enfouissement total, jusqu'à Massy-Palaiseau. Il reconnaît que cette solution est plus coûteuse, mais elle demeure réalisable.

M. Moureh demande à ce qu'un appel d'offres spécifique soit ouvert sur l'enfouissement. Pour lui, avec 80dB au passage d'un TGV, les habitants sont obligés de se taire, et ils devront le faire quatre fois plus une fois le projet en place.

Laurence de Carlo rappelle que trois variantes d'enfouissement ont été présentées durant la première phase de la concertation, avec les participants, qui ont déterminé les points d'entrée et de sortie de l'enfouissement. Ils ont également pu effectuer un choix entre plusieurs bureaux d'étude. Les résultats ont montré que ces variantes d'enfouissement

n'étaient pas réalisables. Madame de Carlo précise qu'il s'agit d'un rappel des faits et non de son avis personnel.

M. Pierre Lévine, membre du CDR MaVal, indique que les participants n'ont fait que valider les hypothèses de RFF et n'ont rien choisi.

Un autre participant estime qu'il ne s'agit en aucun cas du rôle des citoyens que de définir les points d'entrée et de sortie de l'enfouissement, et que cette méthode est inadmissible car les habitants ne sont pas des experts.

Madame de Carlo indique que cette méthode est le propre d'une concertation. La considérer comme inadmissible revient à considérer comme inadmissible le fait de mener une concertation avec les citoyens.

M. Lévine réagit en disant que la garante n'est pas crédible en refusant systématiquement d'imposer à RFF l'étude des projets demandés par les associations.

Jean-Pierre Tiffon essaie de rétablir le calme en indiquant que les comptes-rendus des précédents ateliers sont consultables sur le site. M. Lévine critique le fait que ce soit RFF qui rédige les compte-rendus.

Jean-Pierre Tiffon essaie ensuite de reprendre le cours de la présentation afin que le travail par tables débute. M. François Meunier, conseiller municipal, intervient pour critiquer l'attitude de RFF et de l'animateur, qui d'après lui éludent la discussion dès lors que l'on revient sur le fond du projet et sur l'enfouissement.

Jean-Pierre Tiffon indique que la concertation de l'an dernier a fait l'objet de documents, et que des réponses ont été apportées par RFF et les financeurs sur l'enfouissement. Il rappelle que l'objet de la seconde phase de concertation, qui est non obligatoire, est de définir au mieux pour les riverains le programme de protections décidé par les financeurs.

Matthieu Bony reprend le cours de la présentation pour répondre aux questions sur le bruit routier et pour donner aux participants les résultats des comptages de piétons et de véhicules pour les variantes 1 et 7.

La première réponse au bruit routier est, comme l'avait annoncé M. Philippe Martin, adjoint au maire d'Antony, le passage de la rue Mirabeau en zone 30km/h.

M. Bony présente ensuite les photomontages d'aménagement du passage piéton, mais une altercation entre un participant et M. Tiffon interrompt la présentation. Le participant en question s'est levé et s'est dirigé vers M. Jean-Pierre Tiffon pour le menacer de le frapper.

M. Jean-Pierre Tiffon réagit en indiquant que son intervention en tant qu'animateur émane d'une demande du comité de suivi de la concertation. Il est rémunéré pour sa prestation d'animateur par RFF. Il déclare que se faire menacer physiquement n'est pas acceptable et qu'il ne peut faire son travail dans de telles conditions.

M. Jean-Marc Feuillade intervient pour confirmer les propos de M. Tiffon. Il appelle chacun au calme et indique qu'il est hors de question pour lui que les débats tournent aux menaces physiques et personnelles. Il réclame du respect pour le travail d'autrui.

M. Nehme se joint à M. Feuillade en appelant au calme. Il ajoute que la tension dans cette réunion, et l'attitude de chacun, qui seront rapportées dans le compte-rendu, pourraient être préjudiciables pour plaider la cause des Antoniens auprès des financeurs du projet.

M. Lévine intervient pour se plaindre que M. Tiffon, par ses reformulations, monopolise le temps de parole, et que de ce fait les citoyens ne peuvent pas parler directement avec RFF,

ni se parler directement entre eux. Il ajoute que les faits rapportés par Mme de Carlo sont faux, et que les associations ont demandé à ce qu'une étude sérieuse sur l'enfouissement soit menée, ce qui n'a pour lui pas été le cas. Pour lui, la question du coût d'une telle solution n'est pas un problème justifiant d'empêcher cette étude, la question des moyens demeurant un problème distinct et ultérieur.

Un participant intervient pour dire que le fonctionnement par atelier tronçonne les visions des citoyens, et ne permet pas de savoir quel est leur avis général sur le problème de l'enfouissement.

M. Moureh demande à ce que les Antoniens soient écoutés, et affirme qu'il respecte le travail réalisé par RFF. Il souhaite que la variante de l'enfouissement soit prise au sérieux.

Matthieu Bony répond que cette demande a été prise en compte dès la première phase de concertation et qu'un atelier a déjà beaucoup traité des questions d'enfouissement. Si les résultats de cet atelier n'ont pas répondu aux attentes de certains participants, ils peuvent le signaler dans le dossier d'enquête publique.

Il rappelle qu'un des objets de cette concertation, telle qu'elle a été conçue avec les associations et élus depuis son commencement, est de faire un travail sur les différentes variantes de suppression du passage à niveau qui sont étudiées ce jeudi 28 février.

M. Moureh répond que la solution de l'enfouissement total n'a jamais été étudiée et que RFF n'a étudié que des solutions qui ne fonctionnent pas.

M. Bony répond que cette solution existe, et qu'il s'agit du projet Interconnexion sud. Il s'agissait d'une des conclusions de l'atelier portant sur cette question lors de la première phase de concertation.

M. Moureh intervient pour dire que le projet Massy-Valenton est un projet au rabais comparé au Grand Paris Express ou à Interconnexion sud, car pour ces projets la solution de l'enfouissement en zone urbaine a toujours été privilégiée.

Matthieu Bony rappelle que ces points de vue peuvent être exprimés lors de l'enquête publique.

M. Moureh demande ensuite un sondage à main levée pour demander qui, parmi les participants présents, est favorable à la solution de l'enfouissement.

Les participants lèvent la main à l'unanimité.

Madame de Carlo rappelle qu'elle n'a aucun intérêt dans le projet. Il est possible de discuter de l'enfouissement pendant toute la réunion. Elle n'y voit aucun inconvénient si c'est ce que souhaitent les participants. Elle rappelle également que les participants pourront s'exprimer sur l'enfouissement lors de l'enquête publique. Si cette solution est rejetée par les financeurs, il y aura un projet en surface. Dans cette hypothèse, il lui paraît souhaitable, dans l'intérêt des participants, que le projet de RFF soit le plus adapté possible à leurs souhaits. C'est dans ce cadre qu'a été organisée cette seconde phase de concertation.

Un participant intervient pour dire que le travail par table doit être rejeté car il donnerait une fausse image des Antoniens, avec une opposition molle au projet, au Commissaire Enquêteur.

M. Tiffon demande aux participants s'ils souhaitent continuer le travail par tables.

Certains participants quittent la salle pendant que d'autres commencent à échanger avec les intervenants de RFF aux différentes tables. M. Tiffon propose ensuite de débiter le travail par table.

Alors que Madame de Carlo échange avec quelques participants et remercie ceux qui sont intervenus pour rappeler la nécessité du respect des conditions de travail des personnes impliquées professionnellement dans la concertation, un participant s'approche d'elle pour remettre en question son rôle. Un échange vif s'ensuit puis le participant quitte la salle.

ECHANGE AVEC LES RIVERAINS PAR TABLE SUR LES PROTECTIONS ACOUSTIQUES ET LES VARIANTES DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU

Les participants ont été réunis en trois tables correspondant à des secteurs :

- riverains de la rue de Massy et de l'avenue Pierre Vermeir et habitants des rues situées plus en retrait de la voie ferrée
- riverains de la rue Mirabeau, du 85 rue Mirabeau et de la Cité Duval et habitants des rues situées plus en retrait de la voie ferrée
- riverains de la rue des Mûres, de la rue de Verdun et des rues Esther et Lebeau et habitants des rues situées plus en retrait de la voie ferrée.

Les intervenants de RFF et des bureaux d'étude compétents ont répondu par table aux questions posées lors de la précédente réunion et sur le site Internet.

Les participants ont noté sur des feuilles mises à disposition leurs réactions et demandes d'optimisation complémentaires.

Afin de structurer les échanges sur le passage à niveau, ils ont été retranscrits dans la partie suivante du compte rendu.

L'ensemble des contributions a été noté par les participants sur les feuilles mises à disposition et a été retranscrit par RFF dans ce compte rendu. Certaines tables ayant finalisé leur échanges alors que d'autres poursuivaient les leurs, l'atelier n'a pas donné lieu à une restitution en plénière des échanges par table.

A) Protections acoustiques

1. Ecran Rue de Massy

Les riverains signalent que le sud de la rue de Massy aura plus de bruit ferroviaire à terme, et que les écrans prévus sont donc insuffisants.

Ils pointent également une incohérence dans les mesures effectuées pour le 10 rue de Massy : l'hypothèse maximaliste de 54dB leur semble fausse comparée à l'hypothèse réaliste (53dB).

Etage	Situation actuelle	Simulation réalisation projet sans écran	Simulation réaliste projet avec écran	Simulation projet avec max. vitesse et trafic (TGV/RERC)
2	59	61	57.5	59
1 ^{er}	56.5	60,5	55,5	56.5
Rdc	52,5	55	53	54

Après vérification RFF confirme qu'il s'agit bien du niveau de bruit simulé par les acousticiens : l'évolution pour les résultats au rez-de-chaussée est liée au fait que le mur en béton existant rue de Massy a été simulé par le modèle acoustique comme étant un écran. L'effet de la création d'un écran est donc moins visible au rez-de-chaussée qu'aux étages supérieurs.

Demande : les participants souhaitent que l'écran ne soit pas taggable. Ils veulent un écran avec une grille permettant la pousse de végétaux, et refusent l'utilisation de polycarbonate (Remarque de RFF aux relecteurs : à quoi correspond le polycarbonate ?). Les riverains de la rue de Massy ne veulent pas d'écran type plastique transparent ... ils veulent un mur qui se dégrade le moins possible avec le plus de végétation possible

2. Ecran cité Duval et rue Mirabeau

Les participants demandent si une boucle courte sans déplacement des voies est possible.

Réponse de RFF : le déplacement de la voie a été réduit à son maximum au niveau du 85 rue Mirabeau suite à la première phase de concertation. Ce déplacement n'est pas nécessaire d'un point de vue ferroviaire mais est indispensable pour insérer la route de la boucle courte sans impacter trop fortement la rue de Massy.

3. Ecran rue des Mûres

Demande : Les participants sont d'accord pour demander un mur de 4 mètres, avec une surélévation pour masquer la vue des trains. Ils souhaitent que l'écran soit végétalisé. Cette demande concerne l'allée du clos des Mûres et l'impasse Fantin Latour.

Suite à donner par RFF : l'augmentation de la taille de l'écran sera à arbitrer par les cofinanceurs en fonction de leur effet au regard de la faisabilité technique et financière.

Proposition : les participants demandent que la solution du sarcophage soit étudiée sur la rue des Mûres entre la N20 et la rue Louis ou la rue Mirabeau, car il s'agit d'une alternative peu coûteuse à l'enfouissement.

Réponse de RFF : Etudiée lors de la première phase de concertation cette solution par caisson a été écartée à l'issue de cette concertation compte tenu de son impact visuel (6m de haut) et des réverbérations du bruit routier malgré des tentatives de végétalisation.

4. Ecran/merlon rue de Verdun

Demande : Les participants sont en accord pour demander que l'écran de 2m soit prolongé jusqu'au bord du talus, soit jusqu'à la RN20. Les participants demandent à ce que le talus soit nettoyé régulièrement

Suite à donner par RFF : la réalisation et le prolongement de l'écran sera à arbitrer par les co-financeurs en fonction de leur effet acoustique par rapport à la faisabilité technique et financière.

5. Autres demandes et suggestions

Les participants signalent que les vibrations sont fortement ressenties au niveau du 85 rue Mirabeau, et qu'elles seront plus importantes avec le déplacement des voies.

Ils signalent également qu'il y a un affaissement des terres, lequel risque de s'aggraver avec l'augmentation du nombre de trains.

Demande : Les participants demandent à ce que des tapis antivibrations soient posés sur tout le tronçon, ainsi que des longs rails soudés, car cette solution permet de diminuer les nuisances.

Suite à donner par RFF : Cette décision a déjà été actée pour les voies nouvelles, et la demande concernant les autres voies sera portée devant les financeurs.

B) Sur les variantes de suppression du passage à niveau de Fontaine-Michalon

Les participants ont pondéré les variantes 1 et 7 de suppression du passage à niveau à l'aide de feuilles A3 et d'un système de pondération : 20 points à répartir entre 3 critères : circulation routière, limitation du bruit routier et intégration paysagère pour évaluer les points forts et les points faibles de chaque variante. Les indications sont retranscrites telles quelles.

1) Table n°1 :

Variante 1 Boucle courte :

La variante 1 a été pondérée ainsi :

Circulation routière : 4

Explication de la note : La circulation n'est pas modifiée par rapport à la situation actuelle, et maintient les flux routiers rue Mirabeau et rue de Massy

- Limitation du bruit routier : 8

Explication de la note : Cette variante n'entraîne pas de bruit routier supplémentaire, de résonance acoustique supplémentaire en créant un gouffre à 5 mètres de profondeur parallèle à la rue de Massy (qui jouerait le même rôle que la rue de Massy !), à l'inverse de la variante 7.

Proposition : mettre des ralentisseurs rue de Massy et rue Mirabeau

- Intégration paysagère : 8

Explication de la note : cette variante permet de créer un espace paysager (qui peut minimiser le bruit ferroviaire) entre la voie ferrée et la rue de Massy, éventuellement une piste cyclable entre les Baconnets et Fontaine Michalon, un chemin piétonnier sécurisé en maintenant les places de stationnement « voitures » actuelles, ou un square. Il y a moins de béton que dans la variante 7.

Variante 7 Boucle courte avec sortie routière rue de Massy :

La variante 7 n'a pas été évaluée par les participants de la table n°1, mais ils ont néanmoins formulé plusieurs commentaires :

- Circulation routière

Si la rue Mirabeau est en sens unique à terme au sud de la voie ferrée, la circulation rue de Massy va augmenter considérablement (5000 voitures/jour) vers des rues non adaptées (rue Paul Sézanne, allée des Saubergeaux, rue des tilleuls, les Baconnets ...).

- Limitation du bruit routier

En augmentant, à terme, la circulation rue de Massy, le bruit routier généré serait nettement supérieur pour ses habitants.

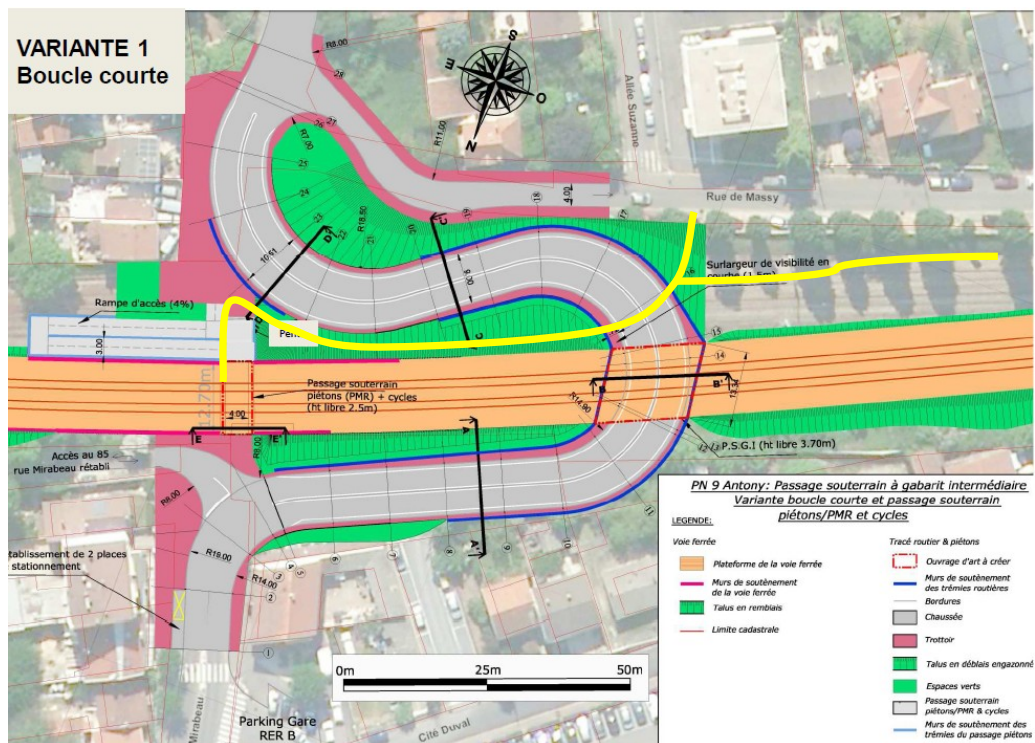
La résonance du bruit routier serait augmentée dans cette variante.

- Intégration paysagère

Cette variante entrainerait une suppression de la végétation et de l'espace paysager possible avec la variante 1. Cela s'accompagnerait de la création d'un « échangeur routier » bétonné inutile pour construire une route parallèle à la rue de Massy et ayant la même fonction. Sans compter la perte des places de stationnement « voitures » actuelles qui seraient maintenues avec la variante 1.

Propositions d'amélioration des circulations piétonnes et cycles :

Proposition : Les participants proposent, dans le cadre de la variante 1, pour soulager le passage piéton rue Mirabeau, d'envisager une passerelle piétonne au-dessus de la route (près du pont-rail) qui va du Sud du souterrain –piétons vers l'allée Suzanne (cf schéma, en jaune, ci-dessous), et dessert la rue de Massy et le coteau. Voir ci-dessous, en jaune, une extension piste cyclable vers les Baconnets ou le coteau Sud...



A noter que la variante 7 inciterait les piétons et les cyclistes à prendre la bretelle (encaissée et en forte courbure) en sens interdit pour se rendre du 90 rue de Massy environ vers Fontaine Michalon... la variante 7 est donc très accidentogène pour les riverains.

Proposition : Prévoir une piste cyclable sur l'emprise paysagère dégagée rue de Massy par la variante 1.

Suite à donner par RFF : ces propositions d'aménagement de la route seront transmises à la Mairie d'Antony.

2) Table n°2 :

Les participants indiquent en préalable souhaiter l'enfouissement des voies mais évaluent néanmoins les deux variantes.

Variante 1 Boucle courte :

La variante 1 n'a pas été pondérée par les participants de la table n°2, mais ils ont formulé plusieurs avis :

- Circulation routière :

Cette solution fige l'avenir sans possibilité d'adaptation ultérieure. Elle entraîne aussi une augmentation de la circulation rue Mirabeau par un report de la circulation actuelle rue de Massy.

Les participants rappellent la nécessité d'une étude de circulation au niveau du quartier comme promis par M. Senant par courrier le 20/11/2003.

- Limitation du bruit routier :

Le bruit augmente rue Mirabeau en raison du surcroît de circulation.

Variante 7 Boucle courte avec sortie routière rue de Massy :

La variante 7 a été pondérée ainsi :

- Circulation routière : 13

Explication : La solution maintient les flux de circulation actuels.

Proposition : mettre une zone 30 pour limiter la vitesse

- Limitation du bruit routier : 7

Explication : Cette variante maintient la situation actuelle

- Intégration paysagère : 0

Explication : Aucune explication n'a été fournie.

Propositions d'amélioration des circulations piétonnes et cycles :

Les participants signalent que les deux variantes proposées sont accidentogènes pour les piétons. Le passage piéton rue Mirabeau n'offre pas assez de visibilité pour les piétons sur les véhicules.

Les participants signalent également que la suppression des places de stationnement près du PN9 va entraîner un report vers les rues adjacentes et augmenter les difficultés de circulation.

Réponse de RFF : ces avis et contributions seront transmises à la Mairie d'Antony qui étudiera comment sécuriser les traversées piétonnes et gérer cette réduction de 20 places de parking.

3) Table n°3 :

La table n°3 n'a pas évalué les variantes de suppression du passage à niveau.

CONCLUSION

Matthieu BONY indique que le compte-rendu de la réunion sera envoyé aux participants pour relecture avant d'être mis en ligne sur le site du projet.

Ce compte-rendu sera versé au compte-rendu de la concertation qui servira de base aux co-financiers pour décider du programme de protection et de la solution de suppression du passage à niveau qui sera versée dans le dossier d'enquête publique.

Les Antoniens seront informés de ce programme de protection au printemps selon des modalités à définir avec le comité de suivi de la concertation.

ANNEXES

Suite à un désaccord sur le contenu du compte-rendu, deux courriers du CDR Maval sont ajoutés au présent document.

Comité de Défense des Riverains de la ligne de TGV Massy-Valenton
BP 70067 – 92160 Antony

Antony, le 15 mars 2013

Monsieur Vincent Desvignes

Directeur adjoint de RFF

Par courrier électronique

Objet : Concertation publique sur le projet Massy-Valenton, secteur Ouest. Projet de compte-rendu du troisième atelier de Fontaine Michalon du 28 février 2013.

Monsieur le Directeur,

En qualité de Président de l'association CDR MaVal, j'ai pris connaissance du projet de compte-rendu du troisième atelier de Fontaine Michalon du 28 février 2013.

Ce projet de compte-rendu appelle de la part de notre association une demande de rectification immédiate et publique, sous la forme de la diffusion d'un nouveau projet de compte-rendu corrigé ainsi que de la mise sur votre site, en pièce jointe à ce compte-rendu, du présent courrier de notre association et de celui de Monsieur Pierre Levine, administrateur du CDR MaVal.

Le projet de compte-rendu que vous avez diffusé comporte, de manière répétée, des termes inexacts et inacceptables concernant un participant de longue date de cette concertation, de surcroît administrateur de l'association CDR MaVal, et, de ce fait, s'exprimant aussi au nom de notre association.

En particulier, je déments avoir "*fait sortir M. Levine devenu encore plus agressif*". En raison d'impératifs personnels, nous devons l'un et l'autre quitter la réunion, ce que nous avons fait ensemble, au moment de l'engagement des échanges par table.

Notre association est profondément choquée que vous ayez pu valider une version aussi inexacte du déroulement de la réunion dans un projet diffusé publiquement.

En conséquence, nous vous demandons de supprimer du projet de compte-rendu toute présentation falsifiée des faits et tout qualificatif de nature outrageante visant quelque personne que ce soit, de diffuser ce nouveau projet de compte-rendu en précisant que cette nouvelle diffusion a pour objet de rectifier des termes inexacts et blessants à

l'encontre d'un administrateur de CDR MaVal, et de joindre notre courrier à ce compte-rendu ainsi que le courrier de M. Levine.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de notre parfaite considération.

Le Président de CDR MaVal

Pierre Levine
87, rue Pierre Vermeir
92160 Antony

Antony, le 15 mars 2013
Monsieur Vincent DESVIGNES
Directeur adjoint de RFF

Par courrier électronique

Objet : Concertation publique sur le projet Massy-Valenton, secteur Ouest. Projet de compte-rendu du troisième atelier de Fontaine Michalon du 28 février 2013.

Monsieur le Directeur,

En qualité d'habitant de la commune d'Antony et d'administrateur de l'association CDR MaVal, j'ai pris connaissance du projet de compte-rendu du troisième atelier de Fontaine Michalon du 28 février 2013.

Ce projet de compte-rendu, diffusé publiquement sous votre responsabilité, comporte, de manière répétée, des termes inexacts et insultants à mon encontre qui sont susceptibles de caractériser l'infraction pénale d'injure ou de diffamation publique (article 29 de la loi du 29 juillet 1881).

Ce projet de compte-rendu va même jusqu'à prétendre que le Président du CDR MaVal aurait été contraint de me "*faire sortir*", au motif que je serais "*devenu encore plus agressif*".

En réalité, M. Moureh et moi-même avons décidé de quitter la réunion, au moment de l'engagement des échanges sur table. La présentation falsifiée de ce départ apparaît comme un nouvel avatar "*des graves dysfonctionnements qui altèrent la concertation de manière continue*" que notre association s'est vue dans l'obligation de dénoncer par courrier du 1^{er} février 2013.

De plus, l'emploi de qualificatifs injurieux à l'encontre de quelque personne que ce soit n'est d'aucune nécessité pour permettre l'exposé factuel de l'expression des points de vue exprimés. **Ce projet de compte-rendu jette un discrédit sur ma personne et l'association dont je suis administrateur. Je vous demande donc de rectifier ce projet de compte-rendu, de le diffuser à nouveau et de joindre mon courrier à cette nouvelle diffusion.**

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de ma considération distinguée.

Pierre Levine

