

CONCERTATION PUBLIQUE VOLONTAIRE

**Autres avis et contributions déposés lors de la
concertation volontaire**



AMÉNAGEMENTS ET PROTECTIONS
LIGNE MASSY-VALENTON
SECTEUR OUEST

AVIS

Vous retrouverez ici les avis et contributions déposés sur le site Internet.

16/01/13 - M. François MEUNIER

Une des problématiques fondamentales de ce projet est bien sa mise en perspective avec le projet "interconnexion sud". Ce que reconnaît du reste RFF dans sa lettre d'infos n°2 de janvier 2013 : "Le projet Massy-Valenton est complémentaire d'un autre projet plus important, interconnexion Sud, qui, à l'horizon 2025, accueillera les TAGV sur une ligne dédiée en tunnel". RFF aurait-il reçu des assurances de l'Etat sur le financement de l'interconnexion sud pour annoncer sa réalisation à l'horizon 2025? Si oui, pourquoi n'en rien dire aux riverains de la ligne Massy-Valenton-Secteur Ouest?

En effet, si l'interconnexion sud se réalise à l'horizon 2025, alors le projet de ligne Massy-Valenton n'a plus de sens et se doit d'être abandonné par RFF. Le projet de ligne Massy-Valenton devant aboutir à l'horizon 2018 et ayant pour principal objectif de permettre de doubler sur cette ligne le nombre de TGV, quel est alors sa pertinence si, 7 ans plus tard, les TGV passe par l'interconnexion sud? Si le projet d'interconnexion sud ne se réalise pas, alors le projet de ligne Massy-Valenton n'est plus le même que celui actuellement proposé; ce que reconnaît RFF; Dans ce dernier cas, les riverains du secteur ouest seront les principales "victimes" du ligne où passera le trafic TGV prévu, en l'état des choses, comme devant passé par l'interconnexion sud à l'horizon 2025.

Par ailleurs, rien n'est dit sur le trafic des trains de fret. Ce trafic sera-t-il le même qu'aujourd'hui? Augmentera-t-il? Il est fort à craindre que le trafic des trains de fret la nuit augmente une fois la ligne Massy-Valenton réalisé, et par là même les nuisances pour les riverains.

01/02/13 - Contribution du CDR MaVal sur l'organisation de la concertation et son contexte

[Courrier-RFF-01-02-2013](#)

Réponse de la garante de la concertation au CDR MaVal, 7 février

[RéponseGaranteCDRMaVal7-02-2013 \(2\)](#)

Réponse de RFF au CDR MaVal, 8 mars

[Réponse RFF au CDR MaVal](#)

14/02/13 - Jean-Marc Feuillade

Les deux informations communiquées par courriel par la mairie par l'entremise du conseiller municipal aux nuisances environnementales relatives au Plan local d'Urbanisme et au financement des espaces paysagers doivent évidemment être communiquées à l'ensemble des participants à la concertation.

En effet depuis plusieurs semaines, on nous fait discuter sur la longueur, l'épaisseur, la composition, la couleur et la hauteur des écrans de protection sans autre réserve que techniques, alors qu'on apprend aujourd'hui, suite aux interrogations des représentants de "Citoyens à Antony" en réunion publique, que de toutes façons le Plan Local d'Urbanisme interdirait toute clôture et mur anti-bruit supérieur à deux mètres de hauteur!!!

On nous présente, à chaque réunion de concertation, des montages photographiques avec en pied de murs/écrans de protection de magnifiques espaces de verdure arborés et fleuris. A la question des représentants de l'association "Citoyens à Antony", demandant qui aura en charge financièrement la réalisation et l'entretien de ces espaces, RFF, catégoriquement, a répondu, "la mairie d'Antony". Le conseiller municipal aux nuisances environnementales, rappelant que le maire a souhaité entretenir ces espaces, a dénié que la municipalité se soit engagée à les réaliser encore moins à les financer! RFF a indiqué que les financements présentés dans la concertation n'incluaient aucunement cette réalisation, la mairie prétend qu'elle n'a proposé que de se substituer à RFF pour entretenir ces espaces contre rémunération du service rendu! Qui dit vrai??? En tout état de cause, nous, les antoniens nous devons connaître la vérité car demain c'est nous qui risquons de payer l'addition!

16/02/13 - M.Vincent Melacca

[Une contribution sur les moins-values immobilières qui pourraient être liées au projet](#)

[M.Melacca propose également un croquis de l'intérêt urbanistique que pourrait présenter un enfouissement des voies](#)

28/02/13 - M.Pierre Grenaille

La justification de l'interconnexion sud passant par Orly en souterrain repose sur deux piliers.

- L'accès facilité au TGV pour les usager de l'aéroport.
- l'interconnexion des réseaux TGV.

L'arrivée prévue du métro (ligne verte du grand paris express) reliant Orly à la gare de Massy TGV ébranle sérieusement le premier pilier.

Comment justifier d'investir une somme considérable quand l'accès au TGV via la gare de Massy devient aussi facile depuis Orly?

Le premier point est réglé par le métro. Pas la peine de multiplier les infrastructures redondantes.

Pourquoi alors vouloir faire un tunnel très coûteux tant en construction qu'en entretien passant par Orly interconnecter le réseau TGV? Une boucle de TGV passant plus au sud, donc évitant Orly, à l'air libre coûterait bien moins cher en construction et en entretien.

L'interconnexion est nécessaire – aucun doute là dessus.

La pertinence du passage de cette interconnexion par Orly devient douteuse à la lumière de la connexion entre Orly et Massy TGV par métro. D'autant plus douteuse que le coût du tunnel est astronomique et vient doubler une infrastructure (métro) dont la pertinence dépasse le simple accès au réseau TGV.

Et si une solution moins chère existe, elle a d'autant plus de chances d'être réalisée qu'une solution plus chère dont la justification est devenue bien ténue. Sans compter que le retour sur investissement serait bien plus rapide.

18/03/13 - Mme Sylvie FAURE

Mme Faure a écrit [un courrier](#) qui présente ses questions sur la phase de travaux du projet. Elle y a joint [un courrier de 2000](#) venant de la SNCF, auquel elle fait référence.