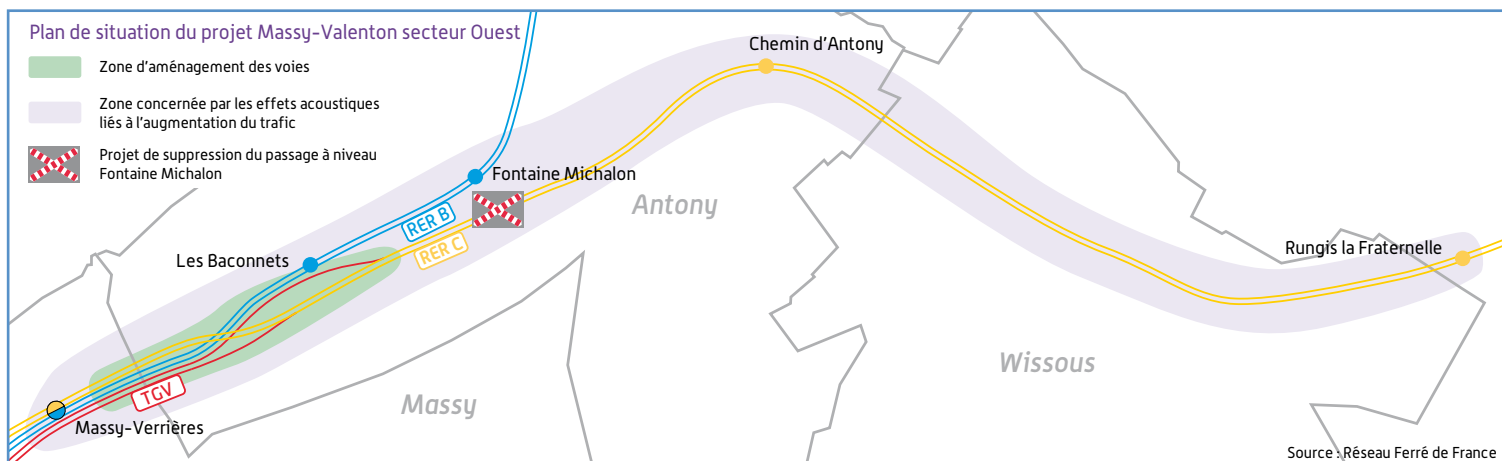




DOSSIER D'INFORMATION

CONCERTATION DU 3 NOVEMBRE 2011 AU 31 JANVIER 2012



Le mot de la garante

Pour veiller au bon déroulement de la concertation qu'il organise, Réseau Ferré de France a demandé

à la Commission Nationale du Débat Public de désigner un garant pour toute la durée du projet jusqu'à sa mise en service.

J'ai été nommée garante en qualité de personne indépendante le 7 septembre dernier.

Ma mission se décline en trois types d'interventions :

- observer et analyser le déroulement de la concertation ;
- faciliter les échanges entre les participants à la concertation ;
- assumer le rôle de recours afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation.

Je dois être régulièrement informée par RFF des conditions d'organisation et de déroulement de la concertation et participerai aux réunions publiques et ateliers. Je rédigerai le compte-rendu de la concertation présente puis, chaque année, le compte-rendu de la concertation continue. Ceux-ci seront rendus publics sur le site Internet du projet.

Laurence de Carlo

Toute personne peut me contacter si elle estime que, dans la forme, la concertation n'est pas satisfaisante.

- Par voie postale à : ESSEC - Avenue Bernard Hirsch - BP 50 105 - 95 021 Cergy-Pontoise cedex
- Par courrier électronique à : decarlo@essec.fr

Edito

Madame, Monsieur,

Nous revenons vers vous aujourd'hui en ayant tiré les enseignements de nos précédentes rencontres. RFF a recherché une nouvelle solution qui évite la construction d'un mur de soutènement le long de la rue des Chênes. Il s'agit là d'une demande vigoureusement exprimée en 2005 : il nous a donc semblé important d'y apporter une réponse avant même d'engager la concertation qui va nous réunir.

Jusqu'à sa mise en service nous nous engageons à réaliser le projet dans une démarche de concertation continue afin d'échanger avec vous sur des mesures de protections sonores et visuelles adaptées aux situations de chacun, d'améliorer l'insertion paysagère de la ligne et d'étudier une solution satisfaisante pour supprimer le passage à niveau de Fontaine-Michalon.

Pour garantir le respect de cette démarche, Réseau Ferré de France a demandé à la Commission Nationale du Débat Public de désigner une personnalité indépendante comme garante. La Commission a nommé à cet effet Mme Laurence de Carlo, professeur et chercheuse à l'ESSEC sur la concertation en aménagement du territoire et environnement.

Afin de poser les bases du meilleur projet pour tous, je vous invite donc du 3 novembre au 31 janvier à participer aux ateliers thématiques et à vous exprimer en réunion, sur le site Internet du projet ou dans les registres en mairies de Massy et de Wissous ou à la médiathèque d'Antony.

François-Régis Orizet,
 Directeur régional Île-de-France, RFF

Un projet d'aménagements de voies et de protections acoustiques

Des aménagements des voies existantes

Aujourd'hui, depuis la gare de Massy-Verrières jusqu'au niveau de la gare des Baconnets, les TGV circulent sur une seule voie dans les deux sens. Ensuite, ne disposant pas de voie dédiée, ils doivent s'insérer dans le trafic RER C, créant des conflits de circulation. Cette organisation des voies est génératrice de retards pour les voyageurs des RER et des TGV et limite l'augmentation du nombre de trains.

RFF propose trois solutions pour améliorer la ponctualité et la fréquence des RER C et des TGV :

Ajouter une deuxième voie TGV pour doubler la voie unique actuelle.

En resserrant les voies existantes, RFF a trouvé une solution pour construire une nouvelle voie sans élargir la plateforme supportant les voies et donc sans construction d'un mur de soutènement. *Plus de détails page 9*



Créer un pont-rail pour supprimer les croisements entre TGV et RER C.

Le pont-rail actuel qui permet le passage du RER B sous le RER C sera utilisé désormais par les TGV, ce qui supprime le conflit entre TGV et RER C. Il faut donc construire un nouveau pont-rail pour le RER B et déplacer ses voies. *Plus de détails page 9*



Creusement d'une tranchée couverte pour raccorder la seconde voie TGV aux voies du RER C.

Cette voie TGV passera en souterrain sous le parking de la gare des Baconnets. *Plus de détails page 9*



Des protections pérennes

Les aménagements de voies vont permettre une augmentation du trafic : jusqu'à 33 TGV et 85 RER C par jour et par sens de plus qu'aujourd'hui. Il est donc nécessaire de prévoir des mesures de protection adaptées aux besoins de chacun pour accompagner les aménagements.

Dans un second temps, le projet Interconnexion Sud permettra de dévier les TGV en souterrain. Alors, les protections installées pour l'aménagement de la ligne Massy-Valenton resteront et limiteront les impacts des trains de proximité.

Des protections acoustiques le long de la ligne

De Massy à Wissous, les nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic ferroviaire pourront être traitées par des protections contre le bruit (murs anti-bruit, traitement des façades).

Un des objectifs de la concertation est d'élaborer précisément le programme de protections acoustiques avec les collectivités, les associations, les riverains, les usagers et le public.

Les aménagements à prévoir devront prendre en compte la question des vibrations et s'insérer dans l'environnement par des mesures paysagères. *Plus de détails page 10*



Une question connexe : le passage à niveau de Fontaine-Michalon

L'augmentation du trafic des trains renforcera l'effet de coupure créé par ce passage à niveau dans la ville d'Antony.

Il est donc opportun d'envisager sa suppression en faisant passer la route en dessous de la voie ferrée. La définition fine de ce projet et l'étude des variantes sera aussi un des sujets de la concertation. Le traitement de ce passage à niveau est un projet dont le financement est distinct du projet Massy-Valenton. *Plus de détails page 11*



Zone d'aménagement des voies à Antony



— RER C
— RER B
— TGV
 Données satellite : IGN 2008
 Tracé : RFF/Inexia

Le projet en chiffres

- Des RER C et TGV plus réguliers
- **1 RER C** par sens toutes les **15 minutes**
- Jusqu'à **74 TGV** interrégionaux par jour
- **52 millions d'euros** pour réaliser les aménagements
- Un programme de protections à définir en concertation
- Mise en service en **2017**

Les objectifs du projet

Aujourd'hui, Massy-Valenton, un maillon faible des réseaux RER et TGV

La liaison entre Massy et Valenton fait partie de la ligne de Grande Ceinture entourant Paris. Ouverte en 1886, cette section stratégique est empruntée aujourd'hui, chaque jour dans les deux sens par :

- **65 RER C** de la branche Massy/Pont de Rungis/Choisy/Paris.
- **41 TGV** interrégionaux qui relient directement les villes de province de l'Ouest de la France avec celles de l'Est, du Nord et du Sud-Est.
- **4 trains de fret**.

La mixité des circulations entre TGV et RER C au cœur de deux réseaux très complexes est perturbée par la présence de croisements des circulations et de voies uniques à chaque extrémité de la section Massy-Valenton.

La gestion des trains est rendue difficile : l'interdépendance augmente les risques de retards en cascade, nécessitant de prévoir des marges dans les horaires pour gérer les incertitudes. Le nombre de trains pouvant circuler sur la ligne -c'est à dire sa capacité- est ainsi limité, et ne permet pas actuellement la mise en place de liaisons supplémentaires ainsi que de services plus efficaces et de meilleure qualité.

Avec le projet Massy-Valenton, dès 2017 : moins de retards et plus de trains

Moins de retards

En améliorant l'insertion des trains sur ce tronçon, le projet Massy-Valenton permettra d'assurer un meilleur confort des voyageurs, de réduire le risque de retard et d'améliorer la régularité.

Plus de trains

Par ailleurs, la réalisation du projet permettra davantage de liaisons TGV province-province et une desserte locale RER renforcée. La ligne aura la capacité suffisante pour faire circuler par jour dans les deux sens jusqu'à :

- **150 RER C**, soit un **RER tous les quarts d'heure** en gares de Rungis-La Fraternelle, Chemin d'Antony et Massy-Verrières ;
- **74 TGV**, augmentant ainsi l'offre TGV en gares de province et de Massy-TGV.

Il s'agit d'un projet d'importance nationale qui améliore également le quotidien des Franciliens.

Un projet qui avance à l'Est

Le projet Massy-Valenton a été présenté en concertation en 2005. À l'Est, dans le secteur de Villeneuve-le-Roi et Orly, des travaux d'aménagement sont également nécessaires pour faciliter la circulation des trains. Un accord a été trouvé sur des mesures d'insertion complémentaires (murs anti-bruits principalement). Une étude d'impact a eu lieu et sera mise à la disposition des riverains de la ligne. La réalisation des travaux de la partie Est débutera en 2012, pour une mise en service en 2015.

Un projet nécessaire avant 2020

La réalisation du projet Massy-Valenton est nécessaire à court terme pour plusieurs raisons :

- Il y a un besoin d'**amélioration immédiate de la régularité et de la ponctualité** des TGV province-province et des RER C.
- La réalisation des lignes grande vitesse entre **Tours et Bordeaux** (LGV Sud Europe Atlantique) et **Le Mans et Rennes** (LGV Bretagne Pays de la Loire) à l'horizon 2017 va accroître le besoin en TGV province-province et augmenter le besoin en régularité de ces TGV et des RER C.
- Dans le cadre du projet de tram-train entre Massy et Évry et du Schéma directeur du RER C, le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, a décidé de **doubler la fréquence du RER C entre Pont de Rungis et Massy** en heure de pointe : de un RER par demi-heure aujourd'hui à un RER par quart d'heure avec le projet Massy-Valenton Ouest.

À terme, une ligne souterraine dédiée aux TGV : l'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France

Notre projet, l'aménagement de la ligne Massy-Valenton ne supprime pas la mixité des circulations TGV et RER. À l'horizon 2020-2025, le projet d'Interconnexion Sud vise à résoudre les contraintes liées à cette mixité des TGV et des RER C en créant deux voies souterraines dédiées aux TGV.

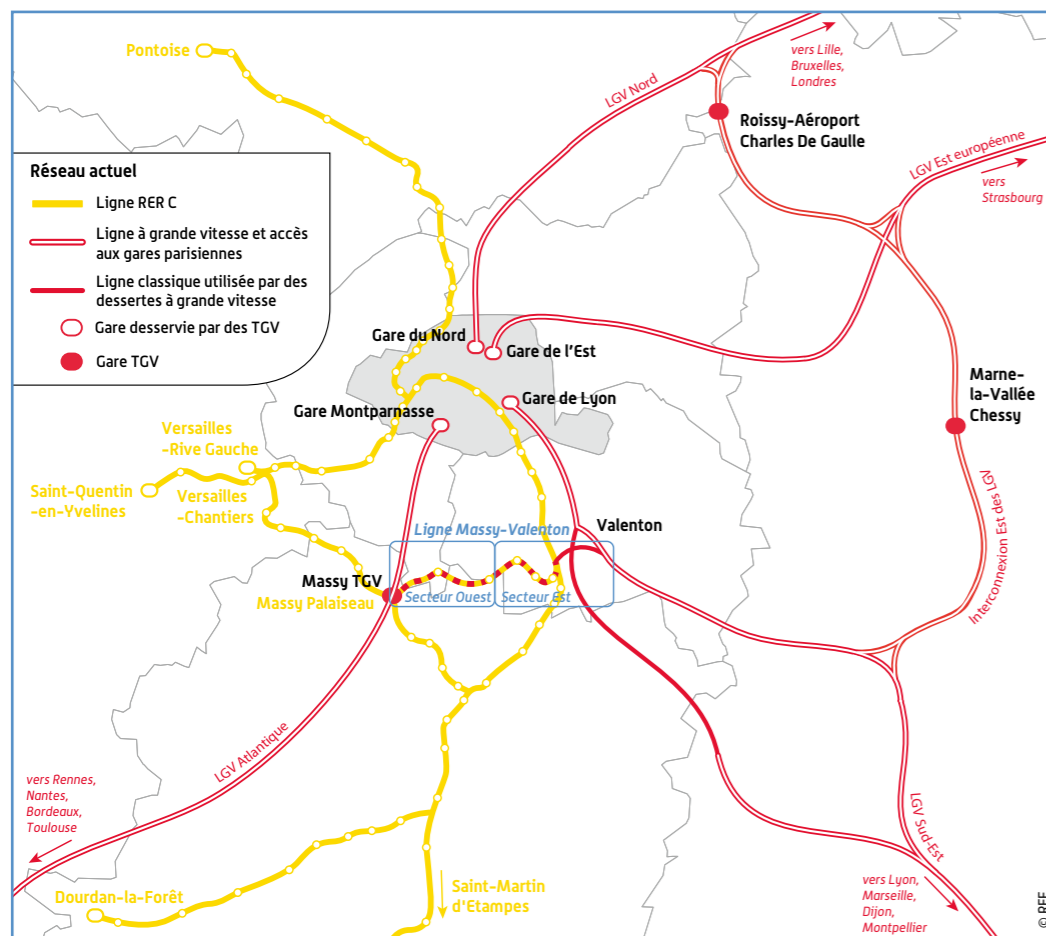
Le projet Interconnexion Sud prévoit également la création d'une ou deux gares nouvelles dans le sud de l'Île-de-France. La première gare nouvelle sera connectée à l'aéroport de Paris-Orly.

Si le principe d'une seconde gare était retenu, celle-ci serait dans la ville nouvelle de Sénart, sur le RER D.

Un débat public autour de ce projet a eu lieu de décembre 2010 à mai 2011.

L'opportunité de ce projet a été confirmée lors du débat, au cours duquel de nombreux soutiens se sont exprimés, notamment à travers les 74 cahiers d'acteurs. RFF a décidé de poursuivre le projet d'Interconnexion Sud en lançant les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Avec le report des TGV province-province sur la future ligne d'Interconnexion Sud, la ligne Massy-Valenton sera dévolue essentiellement au trafic régional. À ce moment les protections mises en place par le projet Massy-Valenton persisteront pour protéger les riverains des impacts du trafic régional qui pourra remplacer les TGV.



Un projet à construire en concertation avec les riverains

Depuis 2005, un nouveau projet

Lors de la présentation du premier projet Massy-Valenton en 2005, les riverains à Antony ont affiché leur désaccord vis-à-vis de la construction d'un mur de soutènement rue des Chênes. RFF a pris acte de cette position et a abouti à une solution où ce mur n'est plus nécessaire.



Aujourd'hui, définir avec les riverains les protections optimales

Du 3 novembre 2011 au 31 janvier 2012, dans le cadre de la concertation réglementaire L 300-2, RFF souhaite définir avec les riverains de la ligne le programme de protections qui respectera le mieux leur cadre de vie. Une série d'ateliers thématiques permettra d'étudier les mesures de protections les mieux adaptées tout le long de la ligne de Massy-Verrières à Rungis-La Fraternelle. Les ateliers permettront d'étudier les caractéristiques du projet et d'éventuellement les faire évoluer.



Du 3 novembre 2011 au 31 janvier 2012, un temps de précision du projet

Une concertation réglementaire

La concertation s'inscrit dans le cadre réglementaire de l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme : tout projet qui modifie substantiellement le cadre de vie des habitants d'une commune doit faire l'objet d'une concertation préalable.

Le Conseil Municipal d'Antony a, par délibération du 14 octobre 2011, accepté les principes de cette concertation. RFF a étendu de manière volontaire la concertation aux communes riveraines de Massy et de Wissous.

En application de sa charte de la concertation sur les projets ferroviaires, RFF a rédigé avec les associations de riverains et les collectivités concernées un ensemble de règles de fonctionnement regroupées dans une charte de la concertation.

La date de clôture de la concertation est fixée au 31 janvier 2012. Si ce temps imparti s'avère trop court pour traiter les sujets présentés en atelier, la concertation pourra être prolongée jusqu'au 18 février 2012, à la demande de la garante.

Le rôle de la garante

La garante, Laurence de Carlo, est une personnalité indépendante nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) par décision du 7 septembre 2011, chargée de veiller au bon déroulement de la concertation et à l'application de la charte de la concertation.

À l'issue de la concertation, elle rédigera un compte-rendu qui sera remis à la CNDP et rendu public. Par la suite, elle rendra compte chaque année de la poursuite de la concertation au fil de l'avancement du projet, jusqu'à sa mise en service.

Un travail en 4 ateliers thématiques

RFF propose de traiter les questions soulevées par l'aménagement de la ligne Massy-Valenton à travers quatre ateliers thématiques. Ouvert à tous, chaque atelier fera l'objet de deux réunions minimum et pourra être complété par une visite de terrain.

Chaque atelier donnera lieu à un compte-rendu synthétique validé par les participants et sera restitué à la fin de concertation lors d'une réunion publique de restitution.

Retrouvez dans les pages suivantes la description des ateliers, et en dernière page de ce dossier le calendrier des réunions et ateliers ainsi que l'ensemble des moyens d'information.

Le bilan de concertation et la décision sur la suite du projet

Sur la base de ces comptes-rendus d'atelier et des réunions publiques, RFF rédigera un bilan qui présentera les avis exprimés lors de la concertation sur le projet et sur les protections acoustiques et paysagères l'accompagnant.

Le bilan de RFF ainsi que le compte-rendu de la garante seront présentés devant la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), rendus publics, puis, le moment venu, ils seront intégrés au dossier d'enquête publique.

Sur la base de ces documents, RFF, en tant que maître d'ouvrage, proposera aux différents partenaires concernés par le projet une décision sur la poursuite du projet, sur les éventuelles modifications et sur les principes du programme de protections définis en concertation.

De 2012 à 2017, une concertation continue

La démarche de concertation se prolongera jusqu'à la mise en service du projet. Si le projet porté par RFF est poursuivi, le positionnement des protections acoustiques et le planning du chantier feront l'objet de réunions avec les habitants. Pendant le chantier, RFF et les entreprises mandatées pour

réaliser les travaux informeront et travailleront avec les riverains pour réduire les impacts du chantier sur leur cadre de vie (horaires, solutions pour limiter les nuisances dues au chantier, etc.).

Le coût et le financement du projet

Le coût total du projet (Massy-Valenton Est et Ouest) a été estimé à 136 millions d'euros (conditions économiques de janvier 2010). Pour la partie Ouest du projet, au stade des études préliminaires et pour les seuls aménagements d'infrastructure, le budget prévisionnel est de 52 millions d'euros (conditions économiques de janvier 2010) pour une mise en service fin 2017.

Le coût du programme de protections sera défini à la suite de la concertation.

Le projet est financé par l'État, Réseau Ferré de France, la Région Île-de-France, la Région Bretagne, la Région Pays de la Loire, la Région Centre, la Région Aquitaine et la Région Poitou-Charentes.

Le calendrier prévisionnel du projet

Ce calendrier correspond au projet porté aujourd'hui par RFF. Il pourra évoluer à la suite de la concertation.

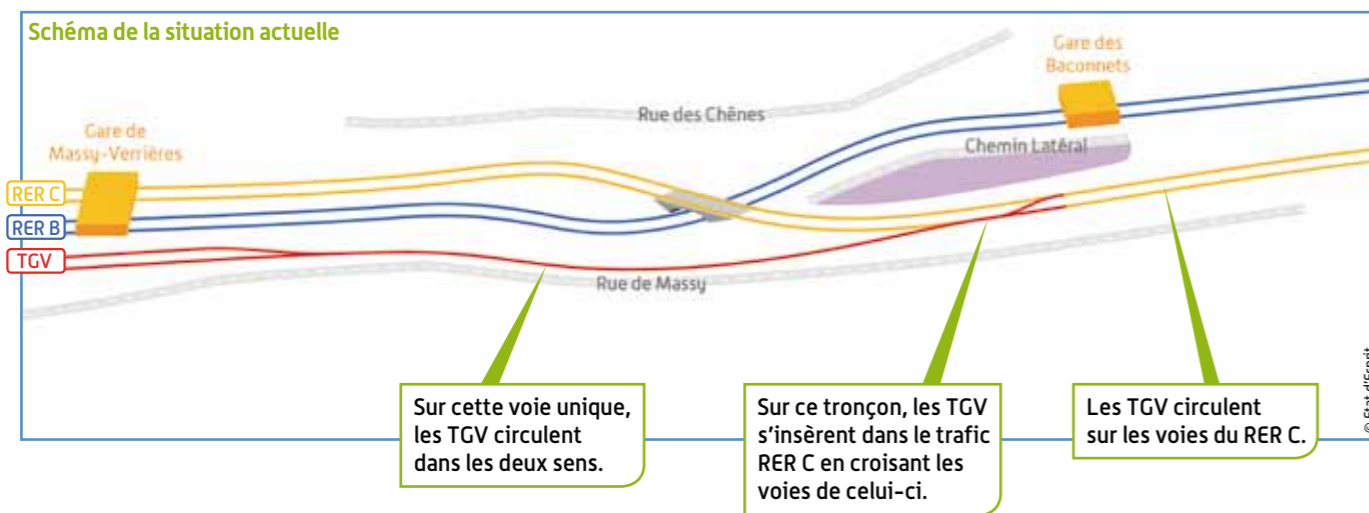


Atelier n°1 Pertinence socio-économique du projet

Interroger l'opportunité du projet

Le projet Massy-Valenton est porté par Réseau Ferré de France et financé par l'État, la Région Île-de-France, Réseau Ferré de France et plusieurs régions de l'Ouest et du Centre de la France. Nos projets font l'objet d'études socio-économiques précises pour évaluer les bénéfices induits pour la collectivité au regard de l'investissement à consentir pour aménager la ligne. Ces études sont basées sur des références fixées par l'État qui permettent de comparer les projets entre eux.

Des acteurs - les associations de riverains - ont souhaité que RFF propose au public un atelier dédié aux conclusions des études socio-économiques pour s'assurer de l'intérêt de ce projet compte tenu de l'argent public qu'il mobilise. Cet atelier permettra également d'aborder l'articulation entre le projet Massy-Valenton et le projet Interconnexion Sud dont la solution en souterrain servira à terme d'itinéraire pour les TGV province-province.



Sur cette voie unique, les TGV circulent dans les deux sens.

Sur ce tronçon, les TGV s'insèrent dans le trafic RER C en croisant les voies de celui-ci.

Les TGV circulent sur les voies du RER C.

Étudier les projets alternatifs

Depuis la présentation de la première solution technique par RFF en 2005 auprès des citoyens, des habitants réunis au sein d'associations ont demandé l'étude d'une solution enterrée de la nouvelle voie TGV. Des solutions alternatives ont été étudiées en 2008 dans une étude demandée par la Région Île-de-France et confiée au bureau

Egis Rail. Les associations ont alors demandé à RFF d'approfondir les conclusions de cette première étude d'une variante en souterrain. Inexia, un autre bureau d'études, a été mandaté par RFF. Les résultats pourront être présentés dans cet atelier. D'autres alternatives au projet proposé par RFF pourront également y être étudiées.

En atelier
Les résultats des études socio-économiques, les bénéfices du projet, l'articulation avec le projet Interconnexion Sud et des solutions techniques alternatives pourront être étudiés dans l'atelier n°1.

Atelier n°2 Insertion de la 2^e voie TGV à Antony

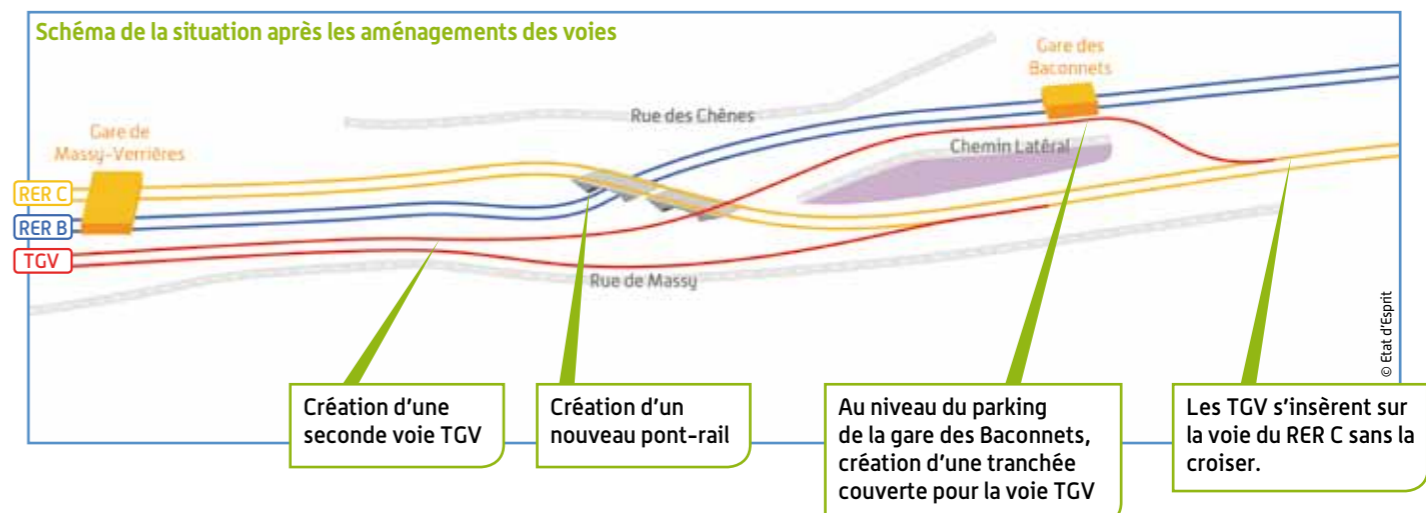
Le tracé de la 2^e voie TGV

Entre Massy-Verrières et la gare des Baconnets, les TGV circulent actuellement dans les deux sens sur une voie unique. Le projet prévoit de doubler les voies de TGV sur cette section de 1000 mètres en créant une deuxième voie TGV. À la sortie de la gare de Massy-Verrières, l'ajout de cette voie doit se faire sur une plateforme ferroviaire qui compte déjà cinq voies (1 TGV, 2 RER C, 2 RER B). RFF propose une solution d'insertion permettant, en resserrant les voies, de ne pas élargir la plateforme.

RFF travaille pour cela avec la RATP qui exploite le RER B pour :

- organiser la maintenance sur ce tronçon court sans voie de circulation.
- pouvoir insérer une troisième voie RER B si ce projet de la RATP s'avère nécessaire à l'avenir.

À la mise en service de l'Interconnexion Sud, la RATP pourra utiliser les voies du TGV laissées libres.



Création d'une seconde voie TGV

Création d'un nouveau pont-rail

Au niveau du parking de la gare des Baconnets, création d'une tranchée couverte pour la voie TGV

Les TGV s'insèrent sur la voie du RER C sans la croiser.

Création d'une tranchée couverte

Pour que la deuxième voie TGV se raccorde au RER C sans le croiser, elle doit longer au nord le Chemin Latéral, puis passer sous le parking de la gare des Baconnets pour ensuite rejoindre les voies du RER C. Ceci implique :

- de réaliser une tranchée faisant progressivement descendre la voie TGV jusqu'à 5 mètres en-dessous du niveau de la rue du Chemin latéral,
- de couvrir cette tranchée au niveau du parking des Baconnets en rétablissant la route.

Les trains circuleront dans un ouvrage se refermant au fur et à mesure de leur descente.

Par rapport au projet présenté en 2005, la couverture de la voie est prolongée de 40 mètres pour préserver l'environnement sonore et visuel des riverains.

Au-delà de ces deux aménagements s'ajoute la création d'un nouveau pont-rail pour permettre aux voies du RER B décalées vers le nord de passer en dessous de celles du RER C.

En atelier
L'atelier n°2 permettra de traiter toutes les questions liées à la construction des ouvrages pour la seconde voie TGV entre Massy-Verrières et Les Baconnets : caractéristiques techniques, insertion paysagère, protection des riverains et gestion des travaux.

Atelier n°3 Insertion de la ligne dans son environnement

Analyse des nuisances, aujourd'hui, et avec le projet réalisé

Les études acoustiques (disponibles sur le site Internet du projet) sur le bruit lié à la réalisation du projet Massy-Valenton Ouest seront analysées en atelier et mises en perspective avec les nuisances aujourd'hui ressenties par les riverains.

Une diversité de solutions de protection envisageables

La réglementation prévoit des seuils à partir desquels les riverains doivent être protégés. Nos études nous permettent donc de calculer le nombre de murs anti-bruit réglementaires. L'objectif de cet atelier est de présenter de manière générale les solutions envisageables pour limiter le bruit :

- écrans anti-bruit : différents types (béton, bois, verre) et tailles
- protections des bâtiments: double vitrage et autres techniques d'isolation phonique
- solutions sur les voies : longs-rails soudés, absorbeurs de bruit sur rail.



Exemple de murs anti-bruit en bois, verre, et béton

Un des objectifs phare de la concertation : poser les bases du programme de protections

L'un des objectifs de la concertation est de définir ensemble les principes d'un programme de protection acoustique et paysagère.

Pour chaque solution envisagée, seront étudiées l'efficacité attendue, les modalités d'insertion dans le cadre de vie des riverains et l'ampleur des travaux nécessaires.

Les principes arrêtés dans cette concertation et les demandes exprimées par les riverains seront intégrés au bilan de RFF et formeront la base du programme de protections acoustiques.

En fonction du bilan de la concertation, d'autres mesures relatives à l'insertion des voies actuelles et futures dans le tissu urbain de Massy, Antony ou Wissous pourront être abordées.

Le programme complet de protection, c'est à dire les protections exactes - quelle taille, quel emplacement -, sera défini dans la suite du projet, en concertation continue avec les riverains.

Atelier n°4 - Projet connexe : Suppression du passage à niveau de Fontaine-Michalon

Assurer la circulation des riverains dans leur quartier

Avec l'augmentation du trafic liée au projet Massy-Valenton, les barrières du passage à niveau de Fontaine-Michalon bloqueront la circulation plus fréquemment qu'aujourd'hui, accentuant encore davantage l'effet de coupure généré par la ligne.

RFF a donc recherché une solution qui permette à la route et aux voies ferrées de ne pas se croiser, tout en facilitant la circulation des piétons et en préservant les commerces situés à proximité.

Ce projet de suppression de passage à niveau est connexe au projet Massy-Valenton. Son financement et son calendrier de réalisation sont distincts.

Une première solution consistait à faire passer la voie en dessous de la route : à cause de la pente, il n'est pas possible de créer un pont passant au-dessus des voies actuelles. Cette variante prévoyait donc d'abaisser le niveau des voies ce qui impliquerait de creuser une tranchée jusqu'au delà de la gare des Baconnets. Cette solution apparaissait trop impactante pour les riverains.

Une boucle circulée sous les voies

La seconde solution est celle portée aujourd'hui en concertation par RFF : faire passer la route en dessous de la voie. Cette solution implique de faire une boucle courte passant sous les voies. Pour préserver la rue de Massy, cette boucle lui serait parallèle ; elle viendrait ensuite se raccorder à la route actuelle en face des commerces.



Passage à niveau actuel



Proposition de suppression du passage à niveau : vue du passage souterrain depuis l'angle de la rue de Massy et de la rue Mirabeau (photomontage)

En atelier

Le programme de protections sera traité dans un atelier dédié aux questions acoustiques : des réunions spécifiques sur les communes d'Antony et de Wissous sont prévues.

En atelier

L'ensemble des questions liées à la suppression de ce passage à niveau - comme les variantes étudiées ; la circulation pour les voitures et les piétons ; la préservation des commerces environnants et les mesures d'insertion - pourront être discutées dans l'atelier n°4.

Comment s'informer et participer ?

- En lisant le **dossier de présentation** du projet et les **rapports d'études** et en déposant un avis ou une contribution sur le **site Internet du projet**.
- En participant aux **réunions publiques** d'ouverture et de clôture de la concertation.
- En s'inscrivant aux **ateliers thématiques**.
- À la médiathèque Arthur Rimbaud d'Antony et dans les mairies de Massy et de Wissous :
 - En visitant **l'exposition**
 - En consultant sur place **les rapports d'études**
 - En déposant un avis sur **les registres**.

La concertation s'ouvrira par une réunion publique

Le 8 novembre 2011 à 20h à Antony

au Conservatoire Darius Milhaud

Quatre ateliers thématiques ouverts à tous sur inscription.

1 La pertinence socio-économique du projet :

Première réunion jeudi 17 novembre 2011, à 20 h

2 L'insertion de la deuxième voie TGV à Antony :

Première réunion mercredi 23 novembre 2011, à 19 h

3 L'insertion environnementale du projet :

Première réunion mardi 29 novembre 2011, à 20 h

4 La suppression du passage à niveau de Fontaine-Michalon

Première réunion mercredi 7 décembre 2011, à 19 h

Chaque atelier est composé d'au moins deux réunions, principalement à Antony, avec le même groupe de participants.



Inscrivez-vous aux ateliers thématiques :

- Lors de la réunion publique d'ouverture, le 8 novembre à 20h au Conservatoire d'Antony
- En remplissant le formulaire d'inscription en ligne jusqu'au 13 novembre au soir :

www.ligne-massy-valenton.com

Une réunion publique rendra compte des ateliers à la fin de la concertation.

La date de la réunion de clôture sera annoncée sur le site Internet du projet.

La concertation se terminera le 31 janvier 2012.

(Date sous réserve de report au 18 février 2012 à la demande de la garante.)

Contactez l'équipe du projet : ligne-massy-valenton@rff.fr

Toutes les informations sur le projet et la concertation :

www.ligne-massy-valenton.com