

RFF

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

**COMPTE-RENDU
DE LA PREMIÈRE RÉUNION DE L'ATELIER N°4**

**THÈME :
LA SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU DE FONTAINE-MICHALON**

*Mercredi 7 décembre 2011, de 19 h 15 à 22 h 00.
Espace André Malraux à Antony*

Ce document est une synthèse des échanges de la réunion qui a réuni environ 66 participants.

Etaient présents :

Pour RFF :

- *François-Régis Orizet, directeur régional*
- *Fabien Guérin, chef de projet Massy Valenton Ouest*
- *Matthieu Bony, chargé de concertation*
- *Véronique Delabare-Huard, chargée de projet spécialiste des passages à niveau*
- *Fanny Patin, chargée d'études*

Pour la Région : Cédric Auboin

Pour Inexia : Damien Lebayon

Pour Acoustb : Jean-Philippe Régairaz

Animation de la réunion : Jean-Pierre Tiffon

1. INTRODUCTION

Accueil et format de l'atelier

François-Régis ORIZET (directeur régional de RFF) présente les membres de la tribune. Il rappelle que le projet de suppression du passage à niveau (PN) est un projet conjoint à celui de Massy-Valenton : le PN de Fontaine-Michalon est préoccupant et doit être traité. Par ailleurs, des mesures de protection acoustique sont prévues dans le cadre du réaménagement du passage à niveau et sont spécifiques à ce sujet : elles ne seront pas abordées lors de l'atelier 3 sur l'insertion environnementale mais dans cet atelier. Enfin, les solutions présentées ne sont que des propositions et peuvent être amendées en fonction des interventions des participants.

Jean-Pierre TIFFON (animateur de la réunion) présente le déroulement de l'atelier :

1. Présentation du projet de pont-rail
→ Rédaction des questions et avis relatifs au projet par les participants.
2. Présentation du projet de pont-route et d'encaissement
→ Rédaction des questions et avis relatifs au projet par les participants.

Jean-Pierre TIFFON rappelle que les questions qui ne seront pas traitées au cours de la séance obtiendront une réponse par écrit ou seront traitées au cours de la prochaine réunion de l'atelier.

Des participants font savoir que le pont-rail n'intéresse pas les riverains. Ils s'interrogent en outre sur la solution 3 annoncée par mail et sur l'absence d'information à ce sujet sur le site Internet. Enfin, ils demandent ce qu'il en est de la solution d'enfouissement des voies. **Matthieu BONY** indique qu'il existe trois solutions de réaménagement du passage à niveau :

- faire passer la route sous les voies (pont-rail),
- faire passer par un profond encaissement les voies sous la route (pont-route),
- faire passer la route au-dessus des voies en abaissant les voies actuelles (pont-route avec encaissement partiel).

Cette dernière solution a été proposée par un riverain peu de temps avant la réunion et constitue une alternative aux deux précédentes solutions. C'est pourquoi RFF l'a ajouté quand bien même il n'existe pas encore d'études détaillées dessus. **Jean-Pierre TIFFON** rappelle que la solution d'enfouissement des voies dans un tunnel relève de l'atelier 1 dont la prochaine réunion se tiendra en janvier.

Fabien GUÉRIN (chef de projet RFF) rappelle les principales caractéristiques du projet Massy-Valenton. La situation actuelle entre Massy et Valenton présente deux points de blocage : une voie unique pour les TGV le long de la rue de Massy et un croisement des voies entre les TGV et les RER C au niveau de la gare des Baconnets. L'objectif du projet Massy-Valenton est de doubler les voies du TGV et de supprimer un croisement avec les voies du RER C afin de développer le trafic des TGV et porter le trafic des RER C à un train tous les quarts d'heure. L'augmentation de la circulation ferroviaire va se heurter à l'augmentation du trafic routier et c'est pour cela qu'il faut réaménager le passage à niveau de Fontaine-Michalon, en lien avec le projet Massy-Valenton.

Véronique DELABARE-HUARD (RFF) souligne qu'un passage à niveau est préoccupant en fonction du moment (produit du trafic routier et du trafic ferroviaire) et du nombre de collisions (contact avec du matériel roulant ou des piétons) et heurts (bris de barrière). Le passage à niveau de Fontaine-Michalon présente un moment d'environ 850 000 et est recensé sur les listes des PN préoccupants depuis 1999, même s'il faut constater une baisse du nombre de collisions et de heurts. Les PN préoccupants en Île-de-France sont au nombre de 16, dont celui de Fontaine-Michalon. Il n'est pas possible de supprimer tous les PN en Île-de-France, mais RFF met tout en œuvre pour les sécuriser et pour prévenir les accidents.

2. LA SOLUTION DU PONT-RAIL

2.1 – Présentation des différentes solutions de pont-rail (la route passe sous la voie ferrée)

Fabien GUÉRIN affirme que RFF s'est donné deux impératifs : maintenir les circulations existantes (voitures, poids lourds et modes doux) et la circulation piétonne directe entre les deux côtés de la voie. Il rappelle qu'une solution antérieure à celle présentée en 2006 proposait d'insérer la rue Mirabeau déviée le long de la rue de Massy, sans déplacement de la voie ferrée, et de revenir en boucle sur la rue actuelle, avec un souterrain pour les piétons. Ce projet a été retravaillé en deux solutions :

- Une boucle longue avec un décalage des voies vers le nord pour maintenir l'aspect paysager le long de la rue de Massy et insérer plus facilement un passage pour les piétons « transparent¹ » Cette solution impliquait un important détour pour les voitures.
- La solution privilégiée et présentée dans le dossier de concertation est celle d'une boucle courte avec une route plus serrée sur une pente plus accentuée, un décalage des voies et un passage piéton souterrain qui traverse directement la voie ferrée.

Les deux boucles présentent des caractéristiques communes. Il y a d'abord un décalage des voies vers le nord pour insérer la rue Mirabeau déviée de la façon la moins impactante pour la rue de Massy et pour permettre un accès piéton amélioré. Par ailleurs, il y a un rehaussement des voies limité de 1 m, de part et d'autre du PN actuel, afin d'insérer un passage piéton qui ne soit pas un souterrain classique.

Le décalage et le rehaussement des voies auront des impacts acoustiques et devront faire l'objet de mesures compensatoires. Deux écrans de 2 m et 2,5 m sont prévus au titre du projet Massy-Valenton dans les versions pont-rail : un le long de rue Massy et un autre entre le PN actuel et la RD920. Dans le cadre du réaménagement du passage à niveau, il faut affiner la position, la hauteur et les autres caractéristiques de ces écrans en fonction de la position finale de la route et des voies ferrées.

Au titre du passage à niveau, un écran acoustique est proposé du côté nord pour une longueur d'environ 180 m à partir du passage à niveau actuel : cet écran doit être dimensionné en fonction des caractéristiques de suppression du PN.

Fabien GUÉRIN indique que la boucle longue coûterait 26 M€ et la boucle courte 23 M€. L'interruption des circulations ferroviaires est estimée à un week-end maximum lors du basculement de la voie vers la nouvelle plateforme.

2.2 – Echanges sur la boucle courte

Plusieurs intervenants estiment qu'il faudrait modifier la boucle en la faisant sortir après la Cité Duval, sous réserve de définir l'impact sur la zone commerciale et sur la protection des piétons qui sortent de la gare. **Bernard COULON (participant)** estime que cette modification est applicable dans la solution semi-enterrée et qu'elle permettrait aux piétons d'arriver directement au RER B. Pour cette solution, **Gilles MAYNARD** indique qu'il semble possible d'enterrer les voies de 4,6 m pour obtenir une valeur de 14/1000, et donc monter la route de 1,4 m.

Serge OLIVO (participant) propose de faire passer la route par la Cité Duval et d'ouvrir la boucle au nord puisqu'il existe une bande de terrain libre entre les voies du TGV et du RER B et C. Cela préservera les stationnements et les commerces seraient accessibles. **Jocelyne MAYNARD (participante)** rappelle que cette solution avait été étudiée en 1980 et avait été abandonnée grâce à de nombreuses pétitions de riverains, soutenues par M. DEVEDJIAN.

Michel MINIER (participant) indique que les riverains sont attachés à l'ambiance de petit quartier et de village de cette zone. **Jean-Luc NEVEU (participant)** souligne que la boucle courte, en termes de

¹ La largeur et la hauteur du passage souterrain ont été étudiées de telle façon que lorsqu'un piéton s'y engage, il puisse voir d'emblée l'extrémité du tunnel et ses abords extérieurs. On évite ainsi l'effet d'« insécurité » lié à un souterrain classique.

circulation et de stationnement, est nécessaire pour assurer la pérennité des commerces, alors qu'une boucle large pourrait dissuader les automobiles de s'arrêter dans la zone commerciale. **Fabien GUÉRIN** indique que le projet, boucle courte ou boucle longue, prévoit des places de stationnement.

Wissam NEHME (conseiller municipal à Antony délégué aux nuisances environnementales en charge du dossier Massy-Valenton) indique que dévier la voie entre les bâtiments permet de préserver le parking de la mairie en face de la pharmacie.

Jean-Marc FEUILLADE (membre de Citoyens à Antony) souligne que ces zones n'appartiennent pas à RFF, mais à la voirie communale. Il s'enquiert donc d'une éventuelle consultation de la mairie à ce sujet et mentionne un courrier de 2008 dans lequel le maire affirmait qu'il refusait de contribuer à des projets de suppression du passage à niveau de Fontaine-Michalon qui n'incluraient pas d'enfouissement de la voie ferrée. **Wissam NEHME** répond que ce courrier avait été rédigé alors que l'Interconnexion Sud n'était pas encore prévue : si les négociations et la concertation actuelles échouent, la position exprimée dans la lettre de 2008 sera de nouveau valable.

Michel PERET (participant) souligne que la rue Mirabeau n'est pas dans une géométrie de profil en travers conforme aux recommandations routières : il s'agit d'une voie en pente soumise à une forte circulation et des vitesses élevées. Actuellement, 25 à 30 % des véhicules qui remontent la rue Mirabeau tournent sur la rue de Massy. Dans la projection, ils passeront à droite par la rue des Baconnets, soit une augmentation de 30 % de la circulation dans la rue Mirabeau, ce qui dégraderait la situation actuelle : il faudrait donc éviter le report des voitures sur la rue Mirabeau. **Michel MINIER** propose d'ajouter un *shunt* soit une déviation pour arriver rue de Massy et délester la circulation.

Roger BEAU-LAUPIE (participant) demande si tous les pavillons de la Cité Duval sont appelés à être expropriés. **Matthieu BONY** indique qu'une réponse juridique sera apportée à cette question.

Sophie LÉVINE (participante) demande de combien de mètres seront la surélévation des voies et le déplacement des voies vers le nord. **Fabien GUÉRIN** répond que la surélévation est de 1 m maximum au niveau du PN actuel et que les voies seront déplacées de 15 m au maximum.

Jean-Baptiste RENARD (participant) s'enquiert de la largeur du souterrain piéton. **Fabien GUÉRIN** répond qu'il est large de 5 m, long de 10 m et haut d'environ 2,2 m.

2.3 – Echanges sur les conséquences acoustiques d'une solution en pont-rail

Philippe LE GALL (participant) constate qu'il est prévu d'installer un mur de protection, mais déplore, dans le cadre du déplacement des voies vers le nord, qu'il ne soit pas prévu de protection visuelle ou sonore pour les riverains situés entre la rue Mirabeau et la N20. **Jean-Philippe RÉGAIRAZ (ACOUSTB)** rappelle que les murs présentés devront être dimensionnés selon l'impact du projet choisi : les longueurs des murs se discutent en fonction du dimensionnement des voies. **Fabien GUÉRIN** ajoute que les écrans antibruit ne sont pas les seules protections à envisager : il est possible de profiter des travaux pour bâtir un merlon paysager qui protégera du bruit.

Philippe BERTHOLLE souligne qu'il faudrait profiter du décaissé pour couvrir entièrement la partie entre la N20 et le PN. Il ajoute qu'il s'agit bien d'aboutir à une situation améliorée en termes de bruit. **Fabien GUÉRIN** répond qu'il ne connaît pas d'exemple de réalisation d'un tel « sarcophage », mais déclare que RFF proposera un schéma de cette solution.

Pierre LÉVINE (participant) déplore que la réponse donnée sur ce projet soit biaisée et qu'il manque des éléments d'information. Il souligne que la surélévation d'1 m se ferait par rapport à l'ancienne voie. Il estime donc que le talus sur lequel circulera le train sera haut d'au moins 2 m.

3. LA SOLUTION DE L'ENCAISSEMENT

3.1 – Présentation de la solution étudiée

Damien LEBAYON (INEXIA) indique que l'encaissement consiste à abaisser les voies ferrées d'environ 6 m au niveau du PN9 pour passer sous la rue Mirabeau qui reste à son niveau actuel. Cette solution présente des bénéfices en termes de réduction du bruit et de la coupure visuelle.

L'encaissement est proposé sur la base du maintien des circulations des RER C, des TGV et des trains de fret. Il doit être conforme aux normes de tracés, de pente et de rampe et dimensionné pour accueillir des trains de fret qui sont les véhicules les plus lourds : la valeur de pente de 1 % (10/1000) est la valeur recommandée dans la majorité des situations, mais la valeur de 1,4 % (14/1000) est une valeur de pente et de rampe exceptionnelle qui a été choisie dans le cas de cet encaissement pour le rendre techniquement possible. Par ailleurs, il y aura des restrictions supplémentaires des capacités de la ligne en termes de tonnage de train de fret.

L'encaissement se ferait sur deux zones de travaux :

- Une zone entre le pont-route de la RN20 et le pont-route de la rue des Garennes avec la création d'une voie décaissée et décalée au nord sur les emprises disponibles : les travaux n'interrompraient pas la circulation des trains et auraient moins d'impacts.
- Une zone entre le pont-route de la rue des Garennes et un point entre le saut de mouton des RER B et C et la rue André Chénier : si les voies du RER C sont baissées de 6 m au PN et que la pente est de 14/1000, le niveau normal est atteint après le saut de mouton et avant la rue André Chénier. L'encaissement se ferait sur place et les voies seraient abaissées sur les emprises. Les travaux seraient donc plus compliqués et plus longs puisqu'il faudrait retoucher ou reconstruire des ouvrages : le pont-route de la rue des Garennes et le saut de mouton actuel puisque la baisse du niveau des voies du RER C entraîne la baisse du niveau du saut de mouton ainsi que celle des voies du RER B et du TGV. Ces travaux interrompraient la circulation des RER B pendant environ 10 mois, des RER C et du fret pendant environ 2 ans et des TGV pendant environ 18 mois, pour un coût d'environ 70 M€.

3.2 – Echanges autour de cette solution

En réponse à une question de la salle, **Damien LEBAYON** indique qu'une pente à 19/1000 interdit la circulation des trains de fret.

Didier FERRÉ s'étonne que cette solution ne permette à terme que la circulation de 8 trains de fret par jour. **François-Régis ORIZET** répond que l'objectif du projet n'est pas d'augmenter le fret sur l'axe Massy-Valenton. En revanche, il faut préserver des itinéraires de substitution pour le maillage du réseau francilien de fret, en particulier en cas de travaux sur les itinéraires privilégiés. La ligne Massy-Valenton est un axe de substitution qui entre dans la cohérence globale du réseau national et du franchissement du nœud Île-de-France.

Jean Marc FEUILLADE demande à ce que l'on recherche des solutions alternatives pour supprimer le trafic fret sur la ligne Massy-Valenton.

Jean-Luc BERMOND demande s'il est possible d'imaginer, en cas de période de substitution, que les trains de fret comptent moins de wagons et fournissent une prestation moindre afin de circuler sur des rampes plus élevées d'une valeur de 19/1000. **Damien LEBAYON** répond que la valeur de 14/1000 est déjà une dérogation et inclut une diminution du tonnage à 1 400 tonnes.

Thierry PERZO (président du CELF²) estime que le dossier présenté par INEXIA est incomplet puisqu'il n'envisage que le traitement du PN9 et ne fait pas mention de l'insertion de la deuxième voie TGV. Il est nécessaire de mener *a minima* une étude complémentaire sur la faisabilité de cette insertion.

² Comité Environnemental des Lignes Ferroviaires et de l'Interconnexion TGV

Carlos GONCALVES (participant) craint un dénivelé trop important pour les piétons. Il propose d'enterrer les voies.

Estimant que l'interruption de la circulation des RER B et C pendant 10 mois et des TGV pendant près de 2 ans est irréalisable, **Thierry PERZO** renvoie au cahier d'acteur du *CELF*³ rédigé dans le cadre du débat public sur Interconnexion Sud, projet qui prévoit un enfouissement entre Massy-TGV et Orly-TGV. Il est nécessaire d'envisager sérieusement l'enfouissement et de penser à préserver les riverains et les enjeux économiques d'Antony. **Jean-Pierre TIFFON** rappelle que la question de l'enfouissement est traitée dans l'atelier 1. **Fabien GUÉRIN** ajoute qu'un dire d'expert sur l'enfouissement sera disponible le 20 décembre et étudié le 5 janvier.

Jean MOUREH (président du CDR-MaVal⁴) indique qu'il existe deux variantes pour l'enfouissement : soit dévier la voie TGV pour un raccord plus éloigné sur l'Interconnexion Sud, soit enfouir les voies du RER C et du TGV et créer une coulée verte au-delà des Baconnets, ce qui valorisera le patrimoine immobilier de la ville. En outre, cela diminuera le trafic des TGV au niveau de Fontaine-Michalon. **Fabien GUÉRIN** souligne que, même dans le cas de la mise en œuvre d'Interconnexion Sud avec des RER C tous les quarts d'heure, le PN de Fontaine-Michalon reste préoccupant puisqu'il pourrait y avoir jusqu'à 150 RER C par jour, soit un moment qui reste élevé.

Puisque l'encaissement a pour conséquence d'interrompre le trafic des RER B et C pendant 10 mois et 2 ans, **Sophie LÉVINE** s'étonne une nouvelle fois de constater l'absence de la RATP à cette concertation. La RATP et la SNCF doivent expliquer comment seront traitées les conséquences de l'encaissement sur les passagers du RER B et C. **François-Régis ORIZET** fait savoir que la garante de la concertation a demandé la participation de la RATP : il a été convenu qu'elle serait présente à la deuxième réunion de l'atelier 1 (5 janvier) et à la deuxième réunion de l'atelier 2 (10 janvier). **François-Régis ORIZET** ajoute que le STIF est l'autorité organisatrice et que c'est elle qui doit répondre aux questions relatives à l'interruption des trafics des RER. Toutefois, il semble exclu d'envisager l'interruption des RER B et C sur des périodes aussi longues.

4. LA SOLUTION DU PONT-ROUTE AVEC ENCAISSEMENT PARTIEL

4.1 – Présentation de la solution

Fabien GUÉRIN rappelle qu'il s'agit d'une alternative proposée par M. GOBÉ et qu'il faut affiner. Au lieu d'enfouir entièrement la voie ferrée, l'encaissement ne serait que partiel sur une hauteur de 2,4 m avec un pont-route supérieur de 2,6 m par rapport à la hauteur actuelle. Il faudrait affiner le tracé pour éviter un viaduc au niveau de la rue Mirabeau. Cette solution présente des contraintes importantes :

- Baisser les voies de 2,4 m impacterait beaucoup la circulation des trains.
- La hauteur des voies (2,4 m) et la hauteur de la route (2,6 m) paraissent insuffisantes puisqu'il faudrait au minimum 6 à 6,5 m.
- Les pentes pour le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite répondent à des normes de tracé routier très faibles (4 à 5 % maximum) : or, une route qui rattraperait la hauteur de 2,6 m sur 5 % serait une boucle très longue et causerait un effet coupure important.

4.2 – Echanges

Bernard COULON s'interroge sur les différences de hauteur nécessaires selon les scénarios. **Fabien GUÉRIN** répond que cela dépend de l'impact sur les circulations des RER, des TGV et du fret. Il est facile d'encaisser les voies entre le pont de la rue des Garennes au niveau des Baconnets et la RN20 : au-delà, l'enfouissement est plus long et plus difficile.

Philippe BERTHOLLE (AMO⁵) indique que la mairie dispose d'un terrain à l'angle des rues de Massy et de Mirabeau qui pourrait servir d' « atterrissage » pour le pont de la rue de Mirabeau.

³ Cahier d'acteur numéro 6

⁴ Comité de Défense des Riverains de la Ligne de TGV Massy-Valenton

⁵ Association Michalon Ô

Isabelle FONVERNE (participante) enjoint RFF à tenir compte du déplacement des piétons et des voyageurs de la gare du RER B. **Didier FERRÉ (participant)** demande comment seront évaluées les nuisances pour les habitations dans le cas de cette solution. **Fabien GUÉRIN** souligne que les nuisances doivent être étudiées pour cette troisième solution.

Michel GOBÉ (participant) indique que ce projet est né du fait que les deux autres projets semblaient irréalisables.

Anne FERRÉ (participante) s'interroge sur les impacts et les nuisances des travaux et s'enquiert des solutions antibruit envisagées pour les voitures qui circuleront à hauteur des maisons. Par ailleurs, elle demande s'il y aura une expertise des décotes des valeurs de l'immobilier et, sachant qu'il n'y aura pas de transaction pendant 5 ans, ce qui est prévu en matière d'indemnisation.

Jean-Baptiste RENARD souligne que le pont présenté est long et droit. Il estime que si le pont va plus loin, le problème de la pente disparaît. Il demande que l'étude considère une boucle très courte avec une pente plus douce jusqu'au RER B qui atterrirait dans les terrains inutilisés de la mairie. **Fabien GUÉRIN** répond qu'il existera toujours des problèmes de pente résiduelle, mais il affirme que RFF reverra l'étude avec une vue en élévation.

Michel MINIER demande que RFF propose une solution de recouvrement des voies pour cette solution alternative.

Gilles MAYNARD (participant) trouve anormal que cette solution n'ait pas encore fait l'objet d'études sérieuses de la part de RFF. Il demande que cette proposition soit sérieusement travaillée et qu'elle repose sur des études approfondies. **Fabien GUÉRIN** et **François-Régis ORIZET** indiquent que cette solution a été intégrée tardivement, mais qu'elle paraissait suffisamment intéressante pour être présentée rapidement. Ils assurent qu'il a toujours été prévu de travailler *in extenso* sur ce dossier.

5. POINTS GENERAUX SUR LE PROJET

Jean-Luc BERMOND (participant) insiste sur la nécessité de mettre en perspective tous les projets afin que leurs différences apparaissent clairement, notamment pour les questions de dénivelé. Il déplore que les cartes ne présentent que des vues à plat et demande des schémas qui présentent des coupes ou des modélisations en 3D.

Jean BRETHEAU (participant) demande quels seront les temps d'interruption des passages piéton et automobile. **Fabien GUERIN** répond que l'impact sur ces circulations sera relativement faible, peut-être légèrement plus important dans la variante sans enfouissement. **Damien LEBAYON** ajoute que pour la solution de pont-rail, un second passage à niveau est créé lors du déplacement des voies afin de maintenir le trafic automobile en attendant le rétablissement du trafic sous les rails.

Jean-Claude ORTS (membre du CELFI) déplore que la réglementation ne prenne pas en considération le principe de précaution vis-à-vis des nuisances sonores : si l'avenir prouve qu'il existe un lien entre les nuisances sonores et certaines pathologies, il demande qui assumera la responsabilité de ces pathologies.

Alfred FALUDI rappelle que CDR-MaVal est favorable à l'enfouissement, mais souligne que les études d'impact pour les projets en surface doivent intégrer les nuisances sonores et visuelles liées aux travaux.

Sophie LÉVINE s'interroge sur le devenir des peupliers de la rue de Massy et sur ce qui est prévu pour la préservation de l'environnement. Par ailleurs, elle indique qu'une Commission parlementaire a été constituée pour évoquer le problème du RER dans la région Île-de-France et elle demande quand les associations et les élus concernés par le projet Massy-Valenton seront auditionnés devant cette Commission : il est important que celle-ci puisse évaluer l'intérêt de ce projet par rapport à celui d'Interconnexion Sud. **Jean-Pierre TIFFON** indique que cette demande sera transmise à la garante.

CONCLUSION

Jean-Pierre TIFFON propose que les variantes sur l'enfouissement complet soient étudiées à travers le dire d'expert lors de la réunion de l'atelier 1, le 5 janvier. Il propose de porter à l'ordre du jour de la prochaine réunion de l'atelier 4 les variantes sur les solutions de suppression du PN9, sauf celles sur l'encaissement qui seront étudiées dans l'atelier 1.

RFF a pris plusieurs engagements pour la prochaine réunion de l'atelier 4 :

- **Présenter une illustration d'une solution de raccordement des voies par « sarcophage ».**
- **Proposer des mesures de protection (autres que les écrans) pour les habitations riveraines.**
- **Proposer des cartes en 3D ou des vues de coupe pour faire apparaître les dénivelés.**
- **Présenter des calculs, en cas d'enfouissement du RER C et du TGV, sur le caractère préoccupant du PN.**
- **Présenter une coupe des voies vue des bâtiments au nord pour présenter l'élévation réelle.**

La prochaine réunion de l'atelier sur la suppression du passage à niveau à niveau de Fontaine-Michalon aura lieu le jeudi 26 janvier 2012, à 19 h 30.