

SNCF réseau / Renouvellement du viaduc de Marly-le-Roi

Réunion publique du 17 mars 2016

à la salle des fêtes de Marly-le-Roi

COMPTE RENDU

Intervenants, les représentants de la Ville :

Jean-Yves PERROT, Maire de Marly-le-Roi

Nicole DALGA, Adjointe au maire Urbanisme - Cadre de vie - Environnement – Transports

Cyril JARNET, Conseiller municipal en charge des transports

Intervenants, les représentants de SNCF réseau :

Jean FAUSSURIER, Directeur Accès au Réseau IDF

Nicolas BOUVAIS, Directeur d'opération à la direction des Projets Franciliens

Céline CADET, chargée de projet

Christophe CHERON, Architecte, Agence Lavigne & Chéron Architectes

Avec la présence de :

M. El MOUNZIL, SNCF réseau, Directeur du Design du Réseau

M. LAYE, SEDP, mandataire sur les aspects fonciers avec les riverains

M. BRUNIER, commissaire enquêteur

M. STAELENS, chef de projet - maîtrise d'œuvre

Animation des débats :

Marc TODESCO, Exalta

Public : 139 personnes

Durée de la réunion : 2H23 (de 20H00 à 22H23)

Accueil	Par M. Le Maire ➤ 7 min
Première partie de la réunion	CONTEXTE, ACTUALITE PROJET ➤ 9 min rappel, planning, enquête publique / Jean FAUSSURIER ➤ 8 min déroulement des travaux / Nicolas BOUVAIS
Deuxième partie de la réunion	IMPACTS DU CHANTIER ET MESURES PRISES ➤ 17 min emprises, surplomb, sécurité, circulations, accès, bus de substitution / Céline CADET ÉCHANGES / DÉBAT partie 2 1H00 de questions/réponses.
Troisième partie de la réunion	LE PROJET FINAL ➤ 14 min architecture, traitement paysager / Christophe CHERON ➤ 7 min acoustique et vibrations / Céline CADET ÉCHANGES / DÉBAT partie 3 15 min de questions/réponses.
Conclusion	Par Jean FAUSSURIER puis M. Le Maire ➤ 7 min

INTRODUCTION DE M. LE MAIRE

M. Le Maire souhaite la bienvenue à cette réunion publique portant sur la rénovation du viaduc de Marly dont SNCF assure la responsabilité.

M. Le Maire présente un à un les représentants SNCF présents, l'architecte, et annonce la présence de Mr Brunier commissaire enquêteur de la prochaine enquête publique.

Il s'agit d'un sujet ferroviaire mais avec des incidences urbaines, c'est la raison pour laquelle nous sommes tous réunis ce soir. SNCF Réseau présentera les tenants et aboutissants de cette opération de sécurité ferroviaire. En effet, le viaduc a besoin d'être entretenu pour conserver une bonne sécurité, cela s'accompagnera d'un changement de son apparence. L'insertion dans le site est importante, à ce titre d'ailleurs l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) veillera à cette bonne insertion.

Nous sommes là pour assurer la meilleure interface possible entre les habitants de Marly et les acteurs techniques du dossier.

Les habitants de Marly ce sont d'abord les riverains qui seront les premiers concernés par cette phase critique de ce chantier, par les questions d'accès. SNCF ayant déjà pris contact avec un certain nombre d'entre vous, les rencontres s'étant bien passées. Il faut profiter de la réunion de ce soir pour dissiper les malentendus éventuels, demander des informations complémentaires et être rassurer quant à vos inquiétudes.

Notre deuxième responsabilité, consistera à veiller à ce que les restrictions ferroviaires prévues soient les plus courtes possibles. Il y a 5000 personnes qui prennent le train chaque jour à la gare de Marly. Le train est un des poumons de notre ville.

Le troisième sujet est, qu'à l'issue de ces travaux en 2018-2019, nous transformions cette contrainte en opportunité et que le quartier soit encore plus agréable à vivre après qu'avant. Il y a de nombreuses questions sur l'utilisation demain de ces emprises ferroviaires pour aller vers un agrément plus fort au profit du quartier et de Marly.

M. Le Maire annonce ensuite la façon dont va se dérouler la soirée avec une présentation en trois parties et rappelle la mise à disposition des fiches d'expression libre destinées aux des questions complémentaires des participants qui n'auraient pas été soulevées lors des temps d'échanges prévus.

Il rappelle aussi que la Ville restera vigilante pour que ses intérêts, ceux du quartier de l'Abreuvoir et des Vauillons soient parfaitement respectés.

PREMIÈRE PARTIE – CONTEXTE, ACTUALITÉ PROJET

M. FAUSSURIER remercie l'auditoire d'être venu aussi nombreux.

Ce projet est un projet important pour SNCF, mais c'est aussi un projet qui va générer une gêne pour les riverains, il donc important d'avoir cet échange pour bien préciser le cadre dans lequel nous allons travailler, et dans lequel nous avons d'ailleurs déjà commencé à travailler avec certains riverains. Et ce, pour préparer au mieux ce chantier tout comme l'enquête publique qui se profile.

La première question qui se pose c'est pourquoi faut-il le rénover maintenant ? Il n'était plus possible d'attendre car que le taux de surveillance de l'ouvrage était en augmentation. Le risque premier était d'avoir des réductions de vitesse sur le viaduc et donc de réduire la qualité de service sur la ligne L.

Le deuxième élément concerne l'impact de ce chantier de deux ans et demi sur le territoire, portant notamment sur le bruit, les poussières, le stationnement. Notre objectif à rechercher à minimiser la gêne au mieux.

Attention, il ne s'agit pas d'une gêne continue de deux ans et demi, mais une gêne liée à des périodes critiques à certains moments particuliers du chantier.

Le troisième élément est bien évidemment la prise en compte des usagers de la ligne L directement concernés par ce chantier. Au total 11 gares sont concernées, car lorsque l'on coupe le viaduc, le seul point de retournement des trains est en gare de Garches-Marnes-la-Coquette. Nous aurons donc une exigence particulière pour organiser un service de transport de substitution par bus pour ne pas pénaliser les usagers.

Le quatrième élément est le calendrier. M. FAUSSURIER présente alors le planning en situant l'enquête publique d'avril et le début des travaux fin 2016. Il est précisé que la période de gêne plus forte interviendra lors de la phase critique de l'été 2018, pendant la coupure des circulations ferroviaires. En

effet, il s'agit de la période pendant laquelle l'ancien tablier sera remplacé par le nouveau, pour être mis en service dès la rentrée 2018.

Entre l'enquête publique et le début du chantier, notre objectif est de maintenir une concertation continue avec les riverains pour résoudre, au fur et à mesure, les problèmes qui seront rencontrés. Il s'agit d'un point important, car un chantier vit et peut connaître des aléas. Il nous semble donc nécessaire de maintenir une concertation avec les riverains tout au long du chantier également. Le cinquième point, c'est l'enquête publique. Le dossier est alors dans les mains du commissaire enquêteur auprès de qui vous pouvez faire vos remarques. Il les intégrera pour les transmettre au préfet des Yvelines qui lui-même établira la déclaration d'utilité publique.

La méthode des travaux est ensuite présentée par M. Nicolas BOUVAIS.

DEUXIÈME PARTIE – IMPACTS DU CHANTIER ET MESURES PRISES

ECHANGES après la présentation de la partie 2

Q1 *QUESTIONS DE M. LE MAIRE PRÉALABLES AUX ÉCHANGES*

Confirmez-vous une première coupure à l'été 2016 ?

Est-ce que cette coupure va nous permettre de tester les substitutions envisagées dans le cadre du chantier du viaduc ?

Il avait été envisagé que vous renforciez la desserte vers le RER A St-Germain, qu'en est-il ?

Pouvez-vous nous donner des précisions concernant les arbres qui seraient supprimés ? Il y a également une dimension urbaine dans ce projet qui sera évoqué en troisième partie.

Nicolas BOUVAIS

R1

Nous avons actuellement un chantier à Garches-Marnes-la-Coquette concernant des changements d'aiguillages et nécessitant une coupure de la circulation pour les gares au-delà. Nous profiterons de cet été pour mettre en place avec SNCF Mobilités un service de substitution de transport par bus.

Céline CADET

Le RER A constituera bien une solution de rabattement pour les usagers de la ligne L. Néanmoins, l'étude de ce rabattement et sa pertinence seront confirmées à l'issue du test que nous ferons à l'été 2016 car il sera mis en place pour la première fois.

Nicolas BOUVAIS

A ce jour, pour la période de substitution de cet été, nous ne pouvons pas vous confirmer la mise en place d'un bus vers la gare RER A de St Germain.

Jean FAUSSURIER

Nous préciserons cette information dès que nous la connaissons.

Q2 *Je pense que ce n'est pas très prudent de travailler à cette hauteur avec des habitations en-dessous. Le moindre objet qui tomberait, deviendrait très dangereux, avec un impact fort sur les habitations, les jardins, ou la route.*

Je suis assez affolé par ce genre de chantier, même si vous prévoyez de faire évacuer les habitations par moment. Nous savons qu'aujourd'hui des petits objets métalliques tombent du viaduc qui est très haut.. Le plus raisonnable pour un tel chantier serait d'évacuer les riverains sous le viaduc, pendant toute la durée des travaux.

Par ailleurs nous demandons à Monsieur Le Maire une exonération de la taxe d'habitation pendant toute la durée des travaux.

*Il faudrait aussi que Monsieur Le Maire vous demande un engagement sur des indemnités de retard du chantier. A mon avis entre neuf et douze mois de retard dans le meilleur des cas.
A l'attention de l'architecte, n'était-il pas possible de faire un enrobage sur la structure actuelle avec un renfort des piles, sans avoir à remplacer l'ouvrage actuel ?*

Jean FAUSSURIER

R2

C'est en troisième partie que nous reviendrons sur les choix architecturaux, mais le projet ne reprend pas le treillis existant, vieux de 130 ans. L'architecture ne sera pas la même. Il ne s'agit pas non plus de refaire le même pont.

Concernant l'évacuation, ça ne nous paraît pas raisonnable d'évacuer tout le monde sur deux ans et demi. Nous y procéderons uniquement lors des phases critiques, au vu des risques évalués et que nous avons mesurés. C'est pour nous une exigence de sécurité qui nous paraît indispensable. En conséquence, un système de surveillance des résidences évacuées sera mis en place.

Concernant la sécurité, nous sommes sur des organisations de chantier avec une surveillance au quotidien des entreprises qui seront sélectionnées. Il faut rappeler que les entreprises travailleront certes en hauteur, mais sur des plateformes de sécurité pour éviter les chutes d'objets.

La sécurité sera de notre responsabilité de Maître d'Ouvrage mais également celle des entreprises retenues. D'ailleurs dans les critères de sélection, la question de sécurité est fondamentale parce que nous sommes conscients d'intervenir dans un environnement particulier.

Précisons aussi que ce n'est pas la première fois que nous intervenons sur ce type de chantier, même s'ils sont rares.

Nicolas BOUVAIS

Quand nous avons pris en charge ce dossier, nous avons eu les mêmes réflexes que vous. Le sujet de la sécurité est apparu comme le point fondamental. Dans notre analyse, nous avons donc distingué les phases pouvant représenter un risque et pour lesquelles nous avons privilégié l'évacuation préalable et les autres phases, plus courantes, qui se déroulent sur la plateforme de travail. Plateforme elle-même aménagée pour se prémunir de la chute de petits objets.

Monsieur Le Maire

R2

Je réponds sur les taxes. Nous avons le temps d'y réfléchir, mais je ne suis pas sûr que ce soit légalement possible. Pour rappel, les taxes sont la contrepartie de l'utilisation des services publics de la ville, et pendant la durée de ce chantier, je ne pense pas que les habitants suspendront leur utilisation de ces services.

Q3 *INTERVENTION DE M. LE MAIRE*

Est-ce qu'il y avait un autre parti technique possible, alternatif à celui-là, est-ce qu'ils ont été comparés en termes d'avantages et inconvénients, tous paramètres confondus ? Qu'est-ce qui vous a conduit à choisir une option plutôt que l'autre ? D'autant que ce parti étant retenu, vous devez assurer la sécurité maximale du chantier qui en découle.

Nicolas BOUVAIS

R3

Au regard des solutions techniques qui se présentaient à nous, nous avons privilégié deux angles d'approche : La sécurité du chantier et la minimisation des impacts sur l'exploitation de la ligne L. Pour ces deux volets, la solution qui s'imposait est celle que nous vous présentons. Cette solution est tout à fait courante en termes de technologies de construction. C'est finalement la solution la moins intrusive concernant les impacts au sol, l'environnement et les impacts sur les riverains.

Les autres solutions nous amenaient à gérer la circulation de la ligne de façon alternée sur une seule voie pendant deux ans et ce qui n'est pas envisageable pour assurer un service de transport satisfaisant.

Q4 *INTERVENTION DE M. LE MAIRE*

Ce mode opératoire, que vous dites maîtriser, a-t-il été mis en œuvre en milieu urbain, au-dessus de zones habitées ?

Q5 *COMPLÉMENT D'UN RIVERAIN*

Ce qui semble inquiétant, c'est que nous ne sommes pas dans une situation où un simple filet de sécurité peut suffire. Ce serait bien de nous montrer un endroit en France où ce travail a déjà été fait.

Nous pourrions alors contacter les riverains de cette réalisation et monter une association, leur poser des questions. C'est un peu comme un entrepreneur qui vient chez vous pour des travaux, vous lui demandez d'abord une référence similaire que vous allez voir.

Avez-vous déjà réalisé un chantier comparable ? Ça semble être une première pour vous. Je suis donc un peu inquiet.

Jean FAUSSURIER

R4

Rien ne vaut l'expérience. Peut-être qu'une manière de faire serait, au moment où l'entreprise sera sélectionnée, de vous revoir pour vous expliquer concrètement comment ça se passe. Nous vous inviterons à rencontrer l'entreprise qui sera sélectionnée pour vous présenter les choix de sécurité retenus. Puis lors du démarrage, vous pourrez aussi vous rendre compte des installations. Mais je vous rassure tout de suite, il ne s'agira pas d'un filet, mais d'une vraie structure de travail.

Nicolas BOUVAIS

R5

C'est aujourd'hui que nous avons lancé les appels d'offres pour la sélection des entreprises. Nous avons préalablement rencontré les différents groupements pour refaire un point sur les critères prioritaires, dont la sécurité. Je ne doute pas de la qualité des réponses sur ce point.

C'est un chantier important, inhabituel, que nous traiterons avec des méthodes éprouvées.

Concernant les aléas de retard, nous avons beaucoup insisté sur ce point avec les entreprises et nous leur avons rappelé que nous devons impérativement tenir une coupure de la ligne limitée à sept semaines uniquement. Nous devons donc être prêts à intervertir les tabliers au début de l'été 2018 et rendre la circulation des trains dès la fin de l'été 2018. Nous avons pris des dispositions pour cela, y compris en termes d'assurance, pour ne pas arrêter le chantier en cas de problème et donc tenir les délais.

Q6 *Vous avez parlé des sens de circulation des piétons, en revanche pouvez-vous nous donner des précisions sur la circulation des camions ?*

Nicolas BOUVAIS

R6

Il y a plusieurs zones d'accès au chantier pour des camions plus ou moins importants. Les convois les plus importants concernent les moments de montages et démontages des palées provisoires. Pour le reste les convois ne sont pas aussi imposants.

Pour la première zone d'accès, l'arrivée au chantier se fait par l'avenue de l'Abreuvoir depuis la nationale 86, les convois repartant par la nationale. Aucune arrivée ne se fait depuis les terrasses.

Pour la seconde zone d'accès, l'arrivée se fait par la nationale 86 toujours jusqu'aux emprises de chantier qui seront à côté de GSK. Dans ce secteur, une sortie pourrait être envisagée par le bas du chemin des Vauillons jusqu'à la nationale.

Q7 *Le chemin des Vauillons n'est pas une voie adaptée à la circulation des poids lourds.*

Nicolas BOUVAIS

R7

Cette solution de sortie n'est pas encore actée, il faut attendre l'analyse des entreprises et les solutions qu'elles proposeront en termes d'installation de chantier. Peut-être que l'entreprise ne souhaitera pas utiliser cette option. Elle peut aussi proposer d'approvisionner le chantier avec des camions moins gros qui pourront faire demi-tour facilement. Si toutefois elle devait utiliser cet accès, elle ne le ferait que de façon limitée, en ayant la responsabilité de maintenir, voire renforcer les voiries qu'elle utilisera.

Q8 *INTERVENTION DE M. LE MAIRE*

A quel moment allez-vous choisir l'entreprise qui sera chargée du chantier, pour qu'on puisse avoir du moment où on la rencontrera ?

Nicolas BOUVAIS

R8

Nous venons de faire partir les appels d'offre aujourd'hui. Elle devrait être désignée à la mi-octobre.

Q9 *UNE HABITANTE DE LA CITE BLUMENTHAL*

Vous nous avez montré deux accès piétons pour compenser celui qui sera supprimé. A priori un de ces deux accès passe par des terrains privés que nous sommes en train d'acheter. Nous n'avons pas eu d'information concernant cette initiative. Pouvez-vous vous engager à faire une réunion sur ce sujet ? Avec cette proposition de cheminement, se pose aussi la question de la sécurité. Le tracé passant très près des maisons de la cité Blumenthal, il peut y avoir des vols. Pouvons-nous avoir plus d'information sur ce point ?

Q9 *COMPLEMENT DE M. LE MAIRE*

Sur ce point il serait bien de préciser si vous souhaitez réaliser les deux chemins ou un seul ?

Céline CADET

R9

Concernant ces cheminements piétons, s'il y a deux alternatives proposées, c'est parce que la traversée sous le viaduc au niveau du chemin des Vauillons ne sera pas possible pour les piétons comme pour les voitures. Il faut donc réfléchir à une solution qui permette à la fois, les cheminements par le nord pour les résidents de la cité des Vauillons ou les salariés de GSK, et les cheminements par le sud pour les autres riverains voulant rejoindre la partie sud du chemin des Vauillons.

Il faut aussi préciser qu'il ne s'agit ici que de pistes de réflexion que nous explorons avec les personnes concernées. Celles-ci ont toutes été informées une première fois, et nous poursuivrons avec elles les réflexions sur le sujet lors des prochaines rencontres.

Q9 *COMPLEMENT D'UNE UNE HABITANTE DE LA CITE BLUMENTHAL*

Si vous faites des contrôles des principaux flux de piétons, vous constaterez que beaucoup viennent du secteur à l'arrière du cimetière. Les salariés de GSK quant à eux ont déjà une entrée existante côté sud. Par le cheminement nord nous n'aurions que les personnes venant des logements sociaux d'en face, de l'autre côté de la nationale, qui n'hésitent d'ailleurs pas à traverser. Un bout d'aménagement le long de la nationale permettrait d'arriver sur l'avenue de l'Abreuvoir.

Céline CADET

R9

Je vous remercie pour ces informations, ce sont justement ces retours qui émanent des riverains qui connaissent la ville qu'il faut que l'on prenne en compte dans les solutions envisagées. Aujourd'hui ces propositions ne sont pas les seules alternatives. Ce que nous proposons aujourd'hui nous semble adapté en termes de détour mais nous sommes disposés à en étudier d'autres avec vous.

Q10 *UNE HABITANTE DE LA CITE BLUMENTHAL*

Attention à ce que ces propositions ne deviennent pas pérennes.

L'accès à la cité Blumenthal sera coupé certains jours, nous perdrons donc l'accès à nos parkings, nous n'aurons plus la possibilité de nous garer sur le petit parking, ni sur l'avenue de l'Abreuvoir. Y a-t-il une solution annexe ?

De plus, vous prévoyez une aire de retournement de camion. Allez-vous casser des trottoirs, ou autre chose, tant l'espace semble restreint pour ce type de manœuvre ?

REMARQUE DE M. LE MAIRE

Vous l'avez dit, c'est justement pour cela que vous allez couper 4 arbres à cet endroit. Que vous remplacerez évidemment.

Nicolas BOUVAIS

R10

Effectivement il y aura quelques aménagements le temps du chantier : quatre arbres seront coupés, la voirie sera reprise, nous retirerons les murets limitant notre domaine, pour libérer de l'espace pour les girations.

Lors des approvisionnements les plus importants, il y aura un personnel de l'entreprise qui sécurisera la manœuvre, les flux de voitures seront retenus en amont par des feux de chantier.

Bien évidemment, nous avons réalisé des études de giration pour vérifier la faisabilité de ce que nous proposons.

Céline CADET

Pour les accès à la cité Blumenthal, nous avons bien conscience qu'il s'agit d'un enjeu important, néanmoins les coupures de ces accès seront très ponctuelles. Nous les avons estimées à 27, mais elles seront précisées et il y aura une large information à ce sujet tout au long du chantier. Nous veillerons à maintenir cet accès au maximum, même si quelques fois il sera un peu plus contraint.

Q11 *Pouvez-vous nous donner des informations sur les nuisances sonores pendant la journée et pendant la nuit ?*

Nicolas BOUVAIS

R11

Nous sommes bien conscients que le chantier fera du bruit. Il nous serait difficile d'affirmer le contraire. Nous ferons en sorte de limiter ce bruit. Il y aura aussi du travail de nuit ponctuellement. On ne peut pas l'éviter. L'entreprise est tenue à la législation du travail et elle établira un dossier bruit et elle viendra vous présenter les nuisances qu'elle provoquera inmanquablement lors de ce chantier.

Jean FAUSSURIER

Pour compléter, nous vous faisons la même proposition que pour les questions de sécurité. Nous resterons vigilants sur les questions sonores tout au long du chantier, nous savons que vous nous alerterez sur ce point. Nous vous proposons donc de nous concerter sur le sujet.

Q11 *COMPLEMENT DE M. LE MAIRE*

La question du bruit est très sensible, tant en amont, que pendant ou après le chantier. Il faut que les gens soient informés. Pouvez-vous nous donner une idée de l'amplitude du travail de nuit ? Pouvez-vous également nous préciser les performances du futur ouvrage en comparaison de l'ouvrage existant, c'est très important pour les gens qui habitent dessous ?

J'en profite pour préciser que, certains d'entre vous parlaient d'association, je vais faire une proposition de méthode. Lors de l'installation de GSK il y a quelques années, nous avons créé un groupe de travail auquel participaient deux associations. Je souhaiterais que, avec ou sans associations, nous puissions travailler avec un groupe de travail rassemblant l'ensemble des partenaires, dans le respect des compétences de chacun, mais en vigilance, ce qui n'est pas contradictoire avec la confiance.

Nous pourrions ainsi travailler en bonne intelligence.

Nicolas BOUVAIS

R11

Nous sommes tout à fait favorables à cela. C'est la meilleure manière de permettre un bon déroulement du chantier pour tout le monde.

Jean FAUSSURIER

Avoir un partage en continu de l'information tout au long du chantier avec les riverains est une bonne manière de travailler.

Q12 *Nous avons reçu des techniciens qui sont venus mesurer le bruit il y a quelques mois, depuis nos balcons, mais depuis nous n'avons pas eu de nouvelles ?*

Jean FAUSSURIER

R12

Nous vous devons le résultat de ces mesures acoustiques.

Céline CADET

Effectivement nous présentons ce soir un bref résumé de ces mesures faites en 2015. Cependant vous pourrez accéder aux informations complètes de cette campagne acoustique lors de l'enquête publique, puisque l'intégralité des résultats figure dans le dossier d'enquête publique.

Q13 *Pour en finir sur le sujet des nuisances sonores du chantier, nous pouvons accepter des travaux jusqu'à 22H00, mais au-delà c'est inacceptable. Il faudrait dès maintenant que SNCF s'engage à ne faire aucun travail de nuit entre 23H00 et 6H00 du matin.*

Nicolas BOUVAIS

R13

Nous allons limiter le bruit de nuit au maximum. Aujourd'hui ce qui nous amène à travailler de nuit ce sont notamment les moments d'interruption du trafic. Nous aurons donc quatre périodes de 24H00 à l'automne 2017, correspondant aussi à des moments d'évacuation des riverains.

A l'été 2018, le maximum sera fait de jour. Il nous sera possible d'être plus précis lorsque l'on connaîtra l'organisation de l'entreprise sur le travail à réaliser lors de ces 7 semaines de coupure de circulation des trains.. La sélection des entreprises se fera sur la qualité des réponses qu'elles apporteront pour limiter au maximum les nuisances aux riverains : accès aux habitations, circulation, stationnement, bruit, sécurité et travail de nuit.

REMARQUE DE M. LE MAIRE

Je vous engage tous à vous exprimer sur ce sujet dans le cadre de l'enquête publique.

Nous avons tous des expériences privées ou publiques avec des entreprises, elles ne sont pas toujours à l'heure ou en tendance à prendre des marges. Je ne veux pas qu'on se retrouve dans une situation où l'on nous dise que pour rattraper les retards il n'y a pas d'autres solutions que le travail de nuit.

Il faut avoir une approche réaliste du calendrier des travaux, le travail de nuit ne doit pas en être une variable d'ajustement. C'est inenvisageable.

Nicolas BOUVAIS

R13

Dans ce sens, nous avons demandé aux entreprises d'être très claires sur la marge qu'elles prévoient pour les phases clés, et notamment pour être sûr que les travaux dont dépend la coupure de circulation des trains à l'été 2018 et sa remise en service sept semaines plus tard soient effectivement achevés.

TROISIÈME PARTIE – ASPECT ARCHITECTURAL DU PROJET FINAL

PRÉCISIONS de Christophe CHERON, architecte du projet

Il s'agit d'un ouvrage de 250 m de long situé à 30 m de haut qui date de 1884 dont il faut remplacer le tablier. La première des contraintes consiste à trouver une solution qui permette d'avoir une coupure de circulation la plus courte possible. Ici, elle sera de sept semaines.

La deuxième contrainte est celle de conserver le niveau du rail et de rester dans l'axe du viaduc actuel pour se relier aux deux côtés. Il est impossible techniquement de dévier la voie ferrée et reconstruire un autre pont, à côté du viaduc actuel. Concernant la géométrie, le niveau du tablier ainsi que l'emplacement des piles (qui seront conservées) sont fixés.

En tant qu'architecte, c'est un sujet complexe. Il faut réaliser un ouvrage neuf à partir de l'ancien et dessiner un nouveau tablier avec les techniques et les normes de calcul d'aujourd'hui pour remplacer le tablier actuel en fer puddlé (l'acier n'existait pas à cette époque).

La dernière contrainte est une contrainte de méthode, construire un pont neuf sur une rive, enlever l'ancien et pousser le nouveau en moins de temps possible.

En conséquence de toutes ces contraintes, le choix est réduit, il faut une structure légère. Il n'est pas possible qu'elle soit en treillis, comme le viaduc actuel, car elle serait incompatible avec les techniques de poussage. Il n'est pas non plus envisageable de réparer le pont tel quel car nous ne maîtrisons plus la technologie utilisée à l'époque pour le construire (structure rivetée, boulonnée, fer puddlé).

Le choix que nous avons fait est de réaliser une structure métallique portant une dalle en béton sur laquelle on pose un ballast puis les rails. Une solution qui permet une meilleure absorption du bruit, contrairement à la plateforme actuelle où les rails sont directement posés sur la structure métallique.

Notre cabinet est spécialisé dans la réalisation des ouvrages d'art. Pour vous rassurer sur la sécurité et la faisabilité d'un tel chantier, actuellement nous réalisons pour la nouvelle ligne de métro de Rennes. Un pont long de cinq km traversant un espace urbain occupé par des routes, des habitations, une cité universitaire.... Un tel type de chantier implique forcément des contraintes comme des périodes où il est impossible de passer sous le pont, mais des solutions sont possibles.

Le viaduc de Marly étant en co-visibilité immédiate avec le Domaine de Marly, l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) est impliqué dans le projet.

Présentation du photomontage

L'ouvrage futur est un tablier à poutres métalliques, en acier qui mesure environ 3 m de haut, il sera donc plus fin que le précédent, de 70 cm environ. Il comportera au-dessus une voie ballastée posée sur une plateforme en béton au niveau des appuis.

On assume ici un tablier moderne sur une structure ancienne : le tablier est épuré, très étroit pour s'étaler le moins possible dans le paysage urbain. Les poutres sont donc également plus étroites qu'actuellement. Nous avons également une partie que l'on appelle « encorbellement » qui dépasse de chaque côté pour donner une légèreté par rapport à l'ouvrage actuel. Son aspect est volontairement moderne, il ne s'agit pas d'une imitation du tablier actuel.

Le travail de rupture entre le nouveau et l'ancien passe également par la transition au niveau des appuis. On ne reprendra pas les petites maçonneries existantes et une dalle en béton sombre tracera une limite franche.

L'apparence globale n'est néanmoins pas si éloignée de l'ouvrage actuel grâce à des petites pièces métalliques, nécessaires techniquement, mais travaillées pour rythmer le tablier et éviter une perception trop austère. Enfin, les caténaires ne seront plus accrochées sur les piles et se situeront sur la plateforme ferroviaire.

Le dernier sujet est celui de la couleur, après une concertation avec la Ville et l'Architecte des Bâtiments de France, un consensus se dégage pour rester dans des tons bleu-gris qui se fondent bien avec l'existant. Le choix final se fera sur site, par des tests sur de grandes plaques de couleur.

Il est important de parler du projet urbain. Pour réaliser ses travaux, SNCF Réseau devra requalifier les zones sous le viaduc pour le passage des engins de chantier. À l'issue du chantier, il sera nécessaire de remettre en état ces emprises ce qui constituera une opportunité pour requalifier le site sous le viaduc en réalisant un vrai projet urbain qui fait actuellement l'objet réflexions avec la Ville. De nouvelles contraintes de maintenances, notamment un ouvrage d'assainissement, seront toutefois à prendre en compte.

ECHANGES après la présentation de la partie 3

Q14 *Comment sera traitée l'esthétique du garde-corps du nouveau tablier ?*

Christophe CHERON

R14

Le garde-corps s'inscrit dans la logique exprimée, un tablier résolument plus moderne sur une structure ancienne. Il sera traité par une lisse supérieure et une maille inox à l'image de ce qui a été fait récemment pour le marché couvert de Marly.

C'est extrêmement léger, presque pas perceptible, il ne servira qu'au personnel SNCF intervenant sur le tablier. A contrario, au-delà du nouveau pont, dès qu'on arrive sur les arches maçonnées on remet en état le garde-corps ancien. La transition franche entre ancien et nouveau est donc assumée.

Q15 *Après le projet, il y aura certainement une amélioration au niveau acoustique. Cependant des zones de bruits forts persistent, notamment à l'endroit du passage à niveau après la gare. J'ai mesuré depuis ma fenêtre un bruit à 83 DB avec des vibrations importantes.*

Même si les rails ont été changés il y a quelques années, subsistent toujours des problèmes d'aiguillage. Avez-vous des projets d'amélioration sur cette partie également ?

Nicolas BOUVAIS

R15

Ces améliorations ne font pas partie intégrante du projet de renouvellement du viaduc. Cependant SNCF a vu une opportunité de développer d'autres travaux sur la gare de Marly pendant notre chantier d'ouvrage d'art. Il y aura des opérations de remplacement des aiguillages, peut-être des changements de rails. Mais nous n'en connaissons pas le programme. Il y aura aussi une opération de mise en accessibilité de la gare et une réfection du platelage du passage à niveau.

Q15 *COMPLEMENT DE M. LE MAIRE*

Dans la même logique, pouvez-vous nous donner des informations sur les substitutions de matériel roulant, dont la rénovation du viaduc est d'ailleurs une condition ? Ce nouveau matériel étant peut-être aussi une source d'amélioration des nuisances sonores.

Jean FAUSSURIER

R15

Il y avait aussi une troisième raison qui nous conduisait à ne plus attendre pour intervenir sur le renouvellement du viaduc. Dans la perspective de la mise en place d'un nouveau matériel, nous étions obligés de faire cette intervention. La responsabilité de renouvellement du matériel roulant reste de la responsabilité du STIF. Le renouvellement du viaduc en permet la possibilité.

Q16 *Vous ne nous avez pas expliqué le montage des piles provisoires. Celles-ci seront fondées sur des pieux qui seront forés à 3 ou 4 mètres des habitations. Je suppose qu'il y a un risque, non ?*

Nicolas BOUVAIS

R16

Les échafaudages, les palées provisoires, ont pour vocation de porter le tablier. Elles supporteront des charges importantes, elles seront donc appuyées sur des fondations de pieux forés et bétonnés. Le sol n'est pas un sol dur, il n'y aura donc pas de fortes vibrations provoquées par le forage de ces pieux.

Cependant nous savions que cette intervention est une source de préoccupation pour les riverains. Nous vous donnerons des informations préalables plus précises, et plus complètes.

Q17 *Quel est le budget de l'opération ? Nous avons cru comprendre que la gare de Marly allait être embellie, ce qui est une bonne nouvelle.*

Nicolas BOUVAIS

R17

Pour la gare de Marly c'est sûr il y aura des travaux de mise en accessibilité, mais nous ne pouvons pas confirmer de travaux d'embellissement, ces éléments dépendent du département Mobilités de SNCF Mobilités. Le budget de l'opération se compte en dizaine de millions d'euros, mais en pleine période de consultation des entreprises je ne peux livrer l'information précise, ce serait mal venu.

Q18 *Risque-t-on de trouver de l'eau lors du forage des pieux ?*

Nicolas BOUVAIS

R18

Non. A priori la nappe est plus basse, nous n'aurons pas ce problème.

Q19 *Vous avez fait des analyses acoustiques, mais avez-vous fait des carottages pour analyser le sol au droit des piles ?*

Nicolas BOUVAIS

R19

Oui, il y a eu de nombreux sondages de sols et des maçonneries également. Nous nous sommes assurés de la qualité de chacun de ces éléments.

CONCLUSION

CONCLUSION de Jean FAUSSURIER

Monsieur CHERON nous l'a rappelé, cela va être un beau chantier, d'une grande ampleur. Nous sommes venus vous présenter notre projet ce soir ainsi que pour vous écouter. Ce que l'on retient principalement sur vos préoccupations :

- Vos incertitudes sur le risque et la sécurité
- Question sur le risque et la sécurité
- Le sujet des cheminements : il faudra que l'on travaille avec vous pour optimiser les solutions envisagées. Vous connaissez mieux le terrain que nous
- Enfin, la question du bruit pendant les travaux

De cela nous tirons donc deux éléments de méthode sur lesquels nous nous engageons :

- L'entreprise retenue viendra vous expliquer son plan de sécurité et les mesures qui seront mises en place.
- Sur proposition de Monsieur Le Maire, la constitution d'un groupe de travail nous convient bien

CONCLUSION DE M. LE MAIRE

Nous remercions SNCF pour son professionnalisme et sa coopération, Christophe CHERON architecte ainsi que les membres du conseil municipal Nicole DALGA et Cyril JARNET.

Je retiendrai un état d'esprit axé sur la volonté de transparence. Une transparence nécessaire pour maintenir simultanément la vigilance et la confiance. Nous avons dans notre société une tendance à céder au climat de défiance. Ce projet est une opportunité pour renouer avec la confiance et pour cela il faut faire preuve de la vigilance nécessaire. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé à SNCF Réseau ce groupe de travail organique pour qu'un processus de travail soit installé tout au long du chantier.

Je retiens sept points importants :

- La sécurité, une préoccupation hautement importante pour tous, tant pour le chantier que pour les habitants
- Le bruit : les nuisances sonores pendant le chantier mais également les performances acoustiques du futur ouvrage sur lesquelles il y a de fortes attentes.
- La circulation : aussi bien routière et que piétonne, spécifiquement pour la cité Blumenthal.
- Le stationnement : la situation sera compliquée pendant le chantier, il faudra essayer de réduire autant que possible les impacts.
- Le respect des délais et l'information.
- Les substitutions routières pendant les fermetures de la ligne : la piste du RER A à Saint Germain ne doit pas être écartée.
- L'esthétique : le projet présenté ce soir alliant tradition et modernité semble intéressant et nécessitera l'avis de l'ABF dans les choix esthétiques proposés.