

SNCF Réseau | Renouvellement du viaduc de Marly-le-Roi

Groupe de suivi du chantier

Réunion n°1 : 26 janvier 2017

Lieu : Base vie du chantier / Bâtiment maîtrise d'œuvre – 100, route de Versailles, 78160 MARLY-LE-ROI

COMPTE RENDU

Intervenants représentant la Ville :

Benoit BURGAUD, Adjoint au maire Sécurité - Vie des quartiers - Concertation - Voirie – Anciens Combattants

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

Cyril JARNET, Conseiller municipal en charge des Transports

Intervenants représentant de SNCF Réseau :

Lise NEDELEC, Chef de projet à la Direction Accès au Réseau IDF – Maîtrise d'ouvrage amont

Céline CADET, Chargée de projet à la Direction Accès au Réseau IDF – Maîtrise d'ouvrage amont

Nicolas BOUVAIS, Directeur d'opération à la direction des Projets Franciliens – Maîtrise d'ouvrage opérationnelle

Sébastien STAELENS, Chef de projet, Direction des Projets Franciliens – Maîtrise d'œuvre générale

Sébastien GUELUY, Infralog Travaux Ile-de-France – Maîtrise d'œuvre travaux

Intervenants représentant du groupement d'entreprises en charge des travaux :

Laurent DUBREUIL, Directeur du chantier – VINCI GTM-TP Île-de-France

Eric AFFOUARD, Conducteur de Travaux Principal – VINCI GTM-TP Île-de-France

Les 15 membres du groupe de suivi (aucun désistement de titulaires) :

M. AUGAIS

M. BARON

Mme BESNARD

Mme CARDOSO-NICOLAU

M et Mme CHRISTIN

Mme CORET

M. DA COSTA FARO

Mme DELON BRIDIER

M. FOURCHY

M. GINET

M. MARACHE

Mme MOREAU

Mme NANECOUC

M. OLIVIER

M. VERDIER

Assistance de Exalta :

Marc TODESCO, Directeur Agence Paris

Hugo ROSSET, Assistant chef de projet

Durée de la réunion : 2H30 (de 20H30 à 23h)

Document annexé : Présentation PowerPoint

Nota : par souci de clarté, notamment pour les lecteurs qui n'auraient pas participé à la réunion, les échanges sont regroupés par thématiques et non strictement par ordre chronologique. Par défaut, les réponses sont considérées apportées par SNCF Réseau ou l'entreprise. Lorsqu'il y a une intervention de la Ville ou des riverains, elle est indiquée.

PARTIE 1

Objectifs du groupe de suivi et charte

- + Présentation des objectifs du groupe de suivi (slides 4 et 5 de la présentation)
- + Présentation de la charte : les collèges et les grands principes de fonctionnement (distribuée à l'ensemble des participants et accessible sur le site internet).

Q1. Est-il possible de se faire représenter par son époux ou son épouse ?

Oui, tout à fait. D'ailleurs nous avons indiqué « Monsieur ou Madame » dans la charte. En revanche, nous vous prions de bien vouloir venir à une seule personne, de sorte à ne pas être trop nombreux. L'espace est contraint ici et c'est important de rester en petit nombre pour l'efficacité des échanges.

Q2. Les contacts SNCF sont nombreux, pourrait-on avoir une liste ?

La maîtrise d'ouvrage est responsable du projet, c'est elle qui dresse le cadre de l'opération et mène les procédures tant règlementaires que de concertation. La maîtrise d'œuvre réalise les études puis suit le déroulement des travaux. Ainsi, les sujets relatifs plus spécifiquement au déroulement du chantier seront donc essentiellement à voir avec la maîtrise d'œuvre, soit M. STAELENS et M. GUELUY. Ce sont d'ailleurs les contacts qui ont été donnés lors de la réunion publique et qui sont rappelés ici :

- Sébastien STAELENS, Chef de projet – Maîtrise d'œuvre générale : 06 19 78 47 01 ;
- Sébastien GUELUY, Infralog Travaux Ile de France, ITIF - Maîtrise d'œuvre travaux : 06 19 56 25 36.

Pour information : tous les jeudis, des réunions de chantier se tiennent à la base-vie. La maîtrise d'œuvre est donc présente sur place ce jour-là. Pour les sujets urgents, les contacts téléphoniques de la maîtrise d'œuvre constituent le meilleur point d'entrée. Pour les sujets d'urgence moindre, l'adresse mail dédiée au projet est disponible : viaducmarly@reseau.sncf.fr, ainsi que celle de M. BOUVAIS : nicolas.bouvais@reseau.sncf.fr.

Les prochaines rencontres avec le groupe de suivi permettront faire le point sur l'utilisation de ces contacts, si cela fonctionne correctement ou si des ajustements sont à apporter.

PARTIE 2

Travaux réalisés et travaux à venir

- + Présentation des travaux réalisés et ceux à venir (slides 7, 8 et 9 de la présentation)

Q3. De quelle nature sont les dévoiements de réseaux dont vous parlez ?

Il s'agit notamment de réseaux de télécommunication, au niveau du rond-point des Droits de l'Homme, ou encore des réseaux qui passent par nos emprises, au niveau de la rue de la Briqueterie, pour desservir une maison.

En complément, il est précisé que des travaux sont en cours rue de la Briqueterie en vue de créer un passage couvert pour isoler les passages de l'activité de chantier qu'il pourrait y avoir à proximité. Ce passage sera éclairé très prochainement.

Q4. Va-t-il y avoir un nouveau revêtement au sol sur la partie haute de la rue de la Briqueterie (soit en enrobé, soit en béton) pour éviter les trous et les salissures. Par temps de pluie, le sol est très boueux.

Les salissures qui seront dues au chantier seront bien entendu nettoyées. Et parallèlement nous nous attacherons à maintenir les parties circulées par les piétons en état.

Pour cette partie du cheminement, il n'est pas prévu d'installer un revêtement particulier, en revanche les flux d'engins de chantier et les flux piétons seront séparés, ce qui évitera ces désagréments. En effet, l'extrémité de la rue de la Briqueterie ne sera plus accessible aux piétons (passage pour le pôle Jeunesse conservé) et sera une zone de chantier dédiée.

Actuellement, il s'agit donc d'une situation transitoire. En attendant, nous veillerons à ce que ce chemin soit accessible tant qu'il sera laissé à la circulation piétonne.

Q5. Au niveau de la rue de la Briqueterie, nous passons par la parcelle SNCF pour sortir nos poubelles. Avec l'installation du chantier nous n'aurons plus ni la place, ni l'accès pour les mettre. Serait-il possible de prévoir un local à poubelles de substitution ?

Nous avons bien pris note de votre problème. Les équipes techniques qui sont sur place au quotidien seront les plus à même de voir comment cela peut s'organiser le plus simplement possible et trouver une solution qui fonctionne avec le chantier.

Q6. Concernant le cheminement piétonnier, qui passera derrière la cité Blumenthal et qui traverse actuellement un champ, sera-t-il bétonné ?

Oui, il s'agira d'un revêtement en béton, qui sera peigné pour éviter les glissements, car compte tenu de la pente, nous prévoyons une rampe qui permettra le passage des poussettes. Les travaux du cheminement piétonnier ont démarré et vont durer environ 3 semaines (fin prévue à ce stade au 20 février 2017).

Questions complémentaires sur les dimensions du cheminement qui sera réalisé.

[SNCF Réseau présente une vue 3D en page 9 de la présentation, représentant le futur cheminement.]

D'un côté, une barrière de 2 mètres de haut sera installée et pourra être amovible pour permettre le bon déroulement du chantier de France Habitation qui interviendra à côté. Le cheminement sera implanté sur une bande de 2 mètres de large et des mesures seront prises pour conserver le bon état de la terre végétale actuellement présente.

Enfin, de l'autre côté, une barrière de 2,40 mètres de haut avec des propriétés acoustiques (pour protéger les riverains des nuisances du chantier de France Habitation) sera située à 3 mètres des maisons des riverains.

En partie plus haute, après le chemin des Vauillons, le tracé du cheminement a déjà été réalisé. Ce sera le prolongement de celui qui passera le long de la cité Blumenthal. À terme, il sera bétonné également.

Q7. Au niveau de ce cheminement, sur l'avenue de l'Abreuvoir, il y a des barrières de chantier qui bloquent des places de parking. Ces places de stationnement seront-elles restituées une fois que vous aurez construit le cheminement ?

Actuellement, un arrêté municipal a été pris pour neutraliser 6 places pendant la création du cheminement de substitution. Il s'agit bien d'une situation temporaire, le temps de le construire. Une fois ce cheminement terminé (d'ici fin février a priori), nous rendrons ces places. Toutefois, sur les 6 places actuellement occupées, 5 places seront restituées et une seule restera neutralisée sur les deux ans de chantier, car elle se situe au débouché du nouveau cheminement piéton.

Nous précisons d'ailleurs qu'en termes de circulation piétonne sur l'avenue de l'Abreuvoir, nous basculerons tous les piétons sur le trottoir côté boulangerie. Il sera possible de revenir sur le trottoir coté garage au niveau de la rue de la Briqueterie, par l'actuel passage piéton.

Q8. Il y a de plus en plus de difficulté pour se garer sur l'avenue de l'Abreuvoir. Avez-vous prévu d'ouvrir d'autres places de stationnement ailleurs ? Si oui, où ?

Nous venons d'avoir un accord de principe depuis aujourd'hui avec le laboratoire GSK pour avoir quelques places à disposition des riverains sur le parking dit « P6 », situé au niveau du rond-point donnant sur le chemin Latéral des Vauillons. En revanche, nous avons cru comprendre qu'il y aurait des horaires liés à l'ouverture de ce parking ; il ne serait à priori pas accessible la nuit. En l'état, nous comprenons que cette solution est donc difficilement satisfaisante. Nous ferons notre possible pour poursuivre les discussions avec GSK pour voir s'il est possible de contourner cette difficulté ou s'il s'agit de mesures de sécurité strictes. Toutefois cela ne dépend pas de SNCF Réseau.

- Q9. Les travaux ont complètement changé les comportements pour le stationnement. Il y avait déjà des stationnements gênants devant l'accès de la cité Blumenthal. Cela continue aujourd'hui et nous voyons même maintenant des stationnements dans la cité Blumenthal, nous empêchant d'accéder à nos maisons. Il faudrait trouver un moyen de permettre aux riverains qui habitent dans la cité de pouvoir rentrer et sortir de chez eux sans problème.**

RÉPONSE DE LA VILLE

Dans un premier temps, il serait souhaitable que la police municipale intervienne et fasse des patrouilles au niveau de la cité Blumenthal, dont la voirie est communale. On pourrait envisager que les voitures des riverains de la cité Blumenthal possèdent des macarons pour que la police verbalise les autres voitures qui ne seraient pas autorisées et qui n'ont rien à faire, tant devant l'accès principal que dans la cité Blumenthal.

- Q10. Face au manque de stationnement, peut-être pourrait-on imaginer se garer sur la place du marché ? Est-il payant ? Risque-t-on une contravention ?**

RÉPONSE DE LA VILLE

Le parking du marché n'est pas payant, quelques places sont en zone bleue mais une majeure partie ne l'est pas. En revanche, il faut préciser qu'il est souvent plein et les jours de marché il y a des places réservées. À noter que le parking extérieur n'est pas contraint mais le parking couvert, sous le marché, ferme à 23h.

- Q11. À quoi correspondent les travaux qui sont actuellement en cours au niveau du chemin de la Briqueterie ?**

Il s'agit de la création d'une zone de stationnement temporaire, pour toute la durée du chantier, pour deux familles de riverains (la famille NEVEU et la famille FUMOUX) dont la situation est particulière. En effet, ils avaient la possibilité de se garer sur des places de parking privatives, situées dans les emprises ferroviaires.

Pourrait-on imaginer de trouver davantage de places sur ce parking pour pallier le manque de stationnement vers l'Abreuvoir et la cité Blumenthal ?

C'est une piste que nous avons étudiée. En termes d'aménagements techniques, la création de places supplémentaires aurait entraîné une nature de travaux bien plus importante, et donc un surcoût difficilement acceptable, en raison du talus à maintenir et des activités qui doivent être assurés sur le terrain le surplombant.

Toutefois, la principale raison reste liée à la gestion du trafic dans la rue de la Briqueterie. Un nombre plus important de places de parking à cet endroit-là aurait multiplié le nombre de circulations dans cette rue où le croisement de deux véhicules est impossible. Cette situation aurait été ingérable et aurait généré plus de problèmes qu'elle n'en aurait résolus.

- Q12. En bas de l'avenue de l'Abreuvoir, actuellement il y a quelques places de parking qui sont occupées par des camions. Est-ce qu'il s'agit d'une situation transitoire ? Est-ce que cela risque d'évoluer et de prendre de l'ampleur ?**

Il s'agit d'un arrêté municipal provisoire pour l'entreprise EUROVIA qui réalise des dévoiements de réseaux. Cela sera terminé à la fin de la semaine (vendredi 27 janvier) et ces places seront remises en service.

- Q13. Concernant la clôture qui sépare les jardins de la cité Blumenthal du cheminement piéton, pourrait-on veiller à ne pas l'enlever sans mettre en place les barrières de chantier juste après, sinon les abris de jardin vont vite être tagués.**

Lorsque nous nous installons, nous remplaçons les clôtures au fur et à mesure. On ne va donc pas passer par une étape où tout sera enlevé et où cela restera ouvert.

Suite aux incidents qui se sont produits dans la cité Blumenthal, les équipes qui viendront mettre en place les barrières dans cette zone veilleront à ne pas bloquer l'entrée de la cité Blumenthal.

Q14. QUESTION DE LA VILLE : Pourriez-vous donner des précisions sur les barrières de chantier acoustiques. L'un des enjeux important du chantier était de limiter les nuisances sonores des travaux. Est-ce que ces barrières seront installées tout le long du chantier ou alors il s'agira de barrières mobiles déployées lors d'opérations bruyantes ?

L'installation de barrières acoustiques courant février, que nous mentionnons en page 9 de la présentation, fait référence à des barrières fixes et installées pour toute la durée des travaux. Elles auront pour vocation de délimiter les emprises chantier, comme des barrières de chantier classiques, mais celles-ci auront en complément des propriétés acoustiques. En ce sens, elles seront positionnées sous le viaduc et derrière la cité Blumenthal, là où le chantier est le plus proche des habitations. Ces barrières sont constituées d'un parement en bois avec à l'intérieur de la laine de roche. Elles viennent spécifiquement de Norvège. Elles auront une hauteur de 2,40 mètres. Il est précisé que pour les travaux à faire au niveau des piles, nous travaillerons sous le niveau du terrain naturel puisque nous creusons les fondations, la protection sera alors d'autant plus haute.

Nous avons parlé en réunion publique de bâches acoustiques, qui sont, elles, des protections acoustiques très localisées, mobiles et déployées temporairement en lien avec des postes de travail les plus bruyants.

Nous aurons donc à la fois des barrières acoustiques permanentes et des bâches acoustiques déployées ponctuellement lorsque les types de travaux le justifient.

Q15. Au niveau du terrassement entre les piles 3 et 4 (piles côté Ouest), avez-vous pris en compte le degré de la pente pour la circulation des camions ?

Pour accéder à ces deux piles, l'accès se fera par l'avenue de l'Abreuvoir. Les zones de circulations au niveau des piles seront des rampes avec une pente de l'ordre de 10% maximum, circulables par des engins. En revanche, pour atteindre la culée, il faudra accéder par le rond-point des Droits de l'Homme. Il n'y aura pas de circulation d'engins entre la culée et la pile, là où la pente est la plus forte.

En complément, nous installerons les rampes sur des plateformes aménagées pour éviter que les camions ne roulent dans la terre. On évite ainsi les boues par temps de pluie et les désagréments des poussières par temps sec.

Q16. QUESTION DE LA VILLE : Il faut faire attention aux circulations de chantier devant le collège, le lycée et le Pôle Jeunesse (soit 1 700 jeunes). Il faut éviter à tout prix les interactions entre les engins de chantiers et les flux piétons, surtout les flux de jeunes piétons. Il faudra donc être particulièrement vigilant sur les horaires en évitant les heures de début et de fin des cours des élèves lorsque les camions emprunteront le rond-point des Droits de l'Homme ou l'avenue Jean Béranger.

Il est important de rappeler que seul l'accès à la culée se fera par ce côté, l'essentiel de la logistique du chantier se passera à l'écart du Pôle Jeunesse, d'abord au niveau du laboratoire GSK et dans une moindre mesure sur l'avenue de l'Abreuvoir. Ainsi, la circulation sera plus limitée dans ce secteur, on ne va donc pas perturber fortement le schéma des circulations.

Néanmoins, on aura tout de même un accès chantier et c'est pour cela que nous avons séparé les flux dans la rue de la Briqueterie. Comme des croisements subsisteront, malgré la séparation des flux, à l'entrée du rond-point et en haut des escaliers, nous avons prévu de positionner un homme trafic.

Concernant les horaires, nous comprenons l'enjeu important, nous proposons que la maîtrise d'œuvre ou l'entreprise vienne rencontrer le principal du collège et du lycée pour convenir à la fois des horaires que l'on peut imposer au chantier (matin et soir) mais également pour examiner les actions à mettre en place pour sensibiliser les scolaires à la présence du chantier.

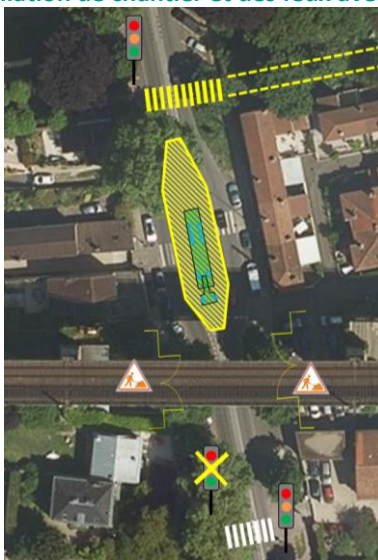
En complément, il est précisé que cette problématique de contrainte horaire a été également identifiée au niveau de l'avenue de l'Abreuvoir, axe où la circulation est déjà difficile en heure de pointe. Pour cela, dans la mesure du possible, les approvisionnements éviteront ces plages horaires de forte fréquentation le matin et le soir.

Q17. Est-ce que le passage sur l'avenue de l'Abreuvoir pour accéder à la boulangerie sera toujours sécurisé par un feu ? Il est très souvent grillé par les usagers.

SNCF RESEAU

Le feu (côté boulangerie) actuellement en place et qui protège le passage piéton va être décalé en amont de la boulangerie, vers le nord. On masquera le feu actuel et on en installera un nouveau, plus en amont. Cela permettra de protéger toute la zone tampon de stationnement de camions et d'accès aux piles par les engins de chantier (depuis le haut du garage Renault, jusqu'au bas de la boulangerie), y compris le passage piéton.

Schéma de l'installation de chantier et des feux avenue de l'Abreuvoir



COMPLÉMENT DE LA VILLE

À l'origine ce feu a été installé pour réduire les vitesses. Il ne se déclenche donc pas seulement lorsque des piétons veulent passer et par conséquent, on observe que les automobilistes ne le respectent pas quand il n'y a pas de demande de piétons pour traverser. Pour faire en sorte que ce feu soit davantage respecté, nous allons regarder quel est le bon régime de feu à mettre en place (automatique ou à la demande). A l'heure actuelle, ce feu est sous un régime automatique.

En complément, la police municipale fera des permanences et augmentera la fréquence de passage sur ce secteur pour contrôler et verbaliser le cas échéant les automobilistes qui ne le respecteraient pas.

Concernant l'idée d'un radar de feu, il est d'une part très difficile d'avoir l'autorisation de la préfecture et d'autre part, ce type de radar s'avère être finalement accidentogène (1 à 2 accidents par jour sont constatés à celui de Louveciennes).

Un dos d'âne ne peut pas être installé sur l'avenue car il s'agit d'une route départementale. On peut le regarder mais aujourd'hui nous avons tout de même des chicanes, un feu et un radar pédagogique est installé en amont qui permettent de répondre à cette demande.

Si on veut sécuriser le passage piéton, il faut qu'il y ait un feu de part et d'autre de ce passage, dans le sens montant et descendant.

Nous sommes conscients que nous modifions l'état actuel, toutefois, les feux ne sont pas retirés mais déplacés. Ils rempliront donc toujours leur fonction de ralentissement des voitures.

En outre, nous avons besoin que la distance de protection des feux aille au-delà du passage piéton en raison de nos accès chantier. Si nous rajoutons un feu au milieu, des voitures vont de se retrouver bloquées devant nos accès chantier et la situation ne pourra pas fonctionner.

Enfin, nous entendons les craintes exprimées aujourd'hui, mais sachez que ces modifications sont réalisées dans un cadre réglementaire où nous sommes accompagnés par la préfecture et la mairie pour valider les mesures de sécurité mises en place. Outre ce cadre réglementaire, nous tenons compte de l'environnement dans lequel nous sommes. Si jamais cela ne fonctionne pas, nous nous en rendrons compte très vite. Lors du prochain groupe de suivi par exemple, nous pourrons tirer les premières conclusions de ces mesures.

[Post-réunion : la Ville souhaite que cette question fasse l'objet d'un examen complémentaire.]

[En marge, un riverain indique que le sens interdit rue de Vauillons n'est jamais respecté. Des patrouilles de police avaient été demandées, rien n'aurait été mis en place.]

Q18. Vous avez parlé d'un portail qui fermerait le chemin des Vauillons et en haut du chemin latéral des Vauillons. À partir de quel endroit ? Pourra-t-on toujours accéder ?

Pour les besoins du chantier, le chemin des Vauillons sera fermé. Nous avons indiqué que cette fermeture sera faite par un portail. Le mot portail peut induire en erreur, il faut en fait comprendre-là qu'il y aura une clôture de chantier qui va être installée. Elle ne sera amovible que par le personnel de chantier pour les accès secours uniquement. Du point de vue du fonctionnement quotidien, pour les riverains ce sera une barrière.

Cette fermeture sera installée, après la résidence des Vauillons, au-delà de la trace du cheminement qu'on peut voir actuellement. Il ne gênera donc pas l'accès à l'immeuble. En bas, nous fermerons après le dernier portail de riverain, quasiment sous le viaduc.

Cette fermeture sera installée prochainement et ce pour toute la durée du chantier, jusqu'à fin 2018 environ, lorsque les travaux les plus importants seront terminés.

Illustration de la zone coupée à la circulation piétonne et routière au niveau du chemin des Vauillons



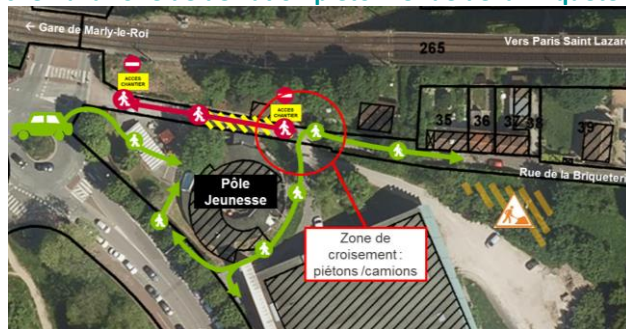
Zone coupée à la circulation piétonne et routière - Vauillons

Q19. La partie située en dessous du gymnase sera-t-elle utilisée pendant le chantier ? Les camions vont alors couper le flux piétonnier en haut des escaliers de la Briqueterie.

Oui, il y a un espace qui sera dédié à une installation chantier imposée par des normes du CHSCT. Cette installation sera une base vie secondaire pour les personnes qui travailleront dans le secteur car la base vie principale GSK sera trouvera assez éloignée.

Il y aura bien des interactions à la sortie de cette zone les camions et les piétons. Toutefois, cette zone servant essentiellement de petite base vie avec très peu de stockage, le nombre de camions qui entrera et sortira de cette zone sera faible et un homme trafic se chargera de réguler la circulation, comme sur le rond-point des Droits de l'Homme.

Schéma la zone de déviation piétonne rue de la Briqueterie



Q20. Dans les précédentes présentations, il était question d'utiliser des engins de chantier qui soient moins bruyants. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Cela faisait notamment référence aux engins équipés du « cri du lynx » pour remplacer le « bip bip » du radar de recul des engins de chantier que tout le monde connaît. En effet, on ne peut pas purement et simplement le couper, il s'agit quand même de sécurité. Le « cri du lynx » est donc un signal sonore plus grave et beaucoup moins strident. Il sera donc à la fois moins dérangent pour vous, mais aussi pour les ouvriers présents sur le chantier. La majeure partie de nos engins seront équipés de ce système, nous y serons particulièrement vigilants la nuit.

Q21. QUESTION DE LA VILLE : sur la question du bruit, en particulier des travaux de nuit, quels sont les retours sur les travaux d'abattage qui ont eu lieu début janvier ?

Les riverains indiquent que cela s'est bien passé, très peu d'arbres ont été coupés. La Ville indique qu'ils n'ont pas eu de retour de leur côté.

SNCF Réseau indique ne pas avoir eu de retours particuliers non plus suite à cette opération et précise qu'effectivement les abattages se sont concentrés sur le strict nécessaire, à savoir les arbres et branchages les plus proches des voies uniquement. Ce qui a d'ailleurs permis de ne travailler que 3 nuits sur les 4 qui étaient prévues.

Q22. À l'avenir, le chantier risque d'impacter les voiries : coupures, circulations alternées... Dans quel délai recevrons-nous les informations relatives à ces mesures sur la circulation ?

SNCF RESEAU

De façon générale, à chaque fois qu'il se passera quelque chose qui aura un impact sur les riverains, nous diffuserons une information. Pour cela, nous utiliserons le site internet, vos adresses mail ou le tractage si besoin. On a déjà pu tester tout cela pour prévenir des travaux de nuit justement.

PRÉCISION DE LA VILLE

Les abattages d'arbres ont eu lieu très tôt dans le chantier. De ce fait, l'arrêté et le tractage n'a pas pu être discuté avec le groupe de suivi et cela est fort dommage. Nous sommes satisfaits que tout se soit bien passé, mais il serait bien qu'à l'avenir, le groupe de suivi soit réuni préalablement à ces périodes qui impactent le quartier et que ces sujets soient mis à l'ordre du jour de la réunion.

Q23. Quand allez-vous nous faire parvenir les réponses aux questions posées par l'association des riverains concernant les souhaits des riverains ?

Elles sont prêtes, nous en avons une version imprimée pour vous le remettre et nous les mettrons également en ligne sur le site internet.

Q24. Plusieurs questions sont posées sur le bruit actuel du viaduc, à la jonction entre les rails du viaduc et le reste des rails de la voie sur l'ouvrage. Il est notamment mentionné l'apparition d'un bruit depuis 1 an et demi environ, côté chemin des Vauillons, en entrée de viaduc. Cette situation a été communiquée à SNCF Réseau qui a fait intervenir le service maintenance. Suite à cette intervention, la situation s'est améliorée pendant un mois environ. Malheureusement, ces nuisances sonores sont de nouveau réapparues, après cette courte période d'accalmie.

SNCF RESEAU

Les rails sur le viaduc ne peuvent pas être continus avec les rails sur les rives. Il y a impérativement un joint entre les deux pour compenser à la fois les micros mouvements de l'ouvrage et les dilatations dues aux écarts des températures hivernales et estivales : il s'agit des appareils de dilatation.

La cause du bruit actuel peut également être due à l'usure de la structure du viaduc lui-même. Dans le cas présent, les rails sont fixés sur des longrines qui reposent directement sur la structure métallique du pont. Nous constatons comme vous que l'intervention faite par la maintenance n'a malheureusement pas duré. Nous avons un viaduc qui vieillit, une structure qui vit, qui bouge, qui vibre. Au regard des interventions que nous avons commanditées (3 interventions en avril, juillet et novembre 2016), si l'effet se dissipe aussi vite c'est peut être que nous sommes arrivés aux limites de ce que l'on pouvait faire en termes de maintenance et que seul le renouvellement pourra définitivement mettre un terme à cette situation.

En effet, une fois le renouvellement du viaduc achevé, c'est un tout autre système d'attache des rails qui sera mis en place. Dans la situation future, on aura une voie sur le viaduc qui sera de la même nature qu'à l'extérieur du pont, posée sur un lit de caillou (le ballast), lui-même posé sur une dalle en béton. Cette nouvelle installation permettra de réduire de façon très perceptible les nuisances sonores ainsi que les vibrations engendrées par le passage des trains.

Toutefois, nous relayerons une nouvelle fois ce problème auprès des équipes de maintenance et vous tiendrons informés des suites qui pourront être données.

[Post-réunion : suite aux signalements transmis par le groupe de suivi, une nouvelle opération de maintenance a été programmée d'urgence dans la nuit du vendredi 27 au samedi 28 janvier 2017. D'après les retours des équipes sur place, il est constaté une nouvelle fois que, même si le bruit a été légèrement réduit, l'émergence sonore demeure.]

PRÉCISION DE LA VILLE

Nous comprenons vos préoccupations, nous relayerons également auprès des équipes de maintenance SNCF, autres que les équipes projet ici présentes, car nous avons aussi des contacts avec eux par ailleurs. Pour conclure, il est important de se rendre compte que l'on va tout de même vers moins de bruit, avec le renouvellement de la structure mais aussi avec le nouveau matériel roulant qui sera déployé une fois le nouveau tablier mis en service.

Q25. Pourrait-on modéliser le gain qui pourrait être apporté ?

Il est assez difficile de modéliser le futur viaduc pour annoncer le gain qui sera obtenu. Nous nous sommes posés la question, nous avons interrogés nos experts acousticiens qui nous ont unanimement expliqué que cela serait trop complexe, et que nous risquerions d'annoncer de mauvais chiffres.

En revanche, ce que nous nous sommes engagés à faire, ce sont des mesures avant/après pour pouvoir comparer. Nous avons déjà mené une campagne de mesures en mars 2015 et de nouvelles mesures seront organisées avec le nouveau tablier pour mettre en évidence le gain constaté. En outre, nous avons quelques retours d'expérience sur des tabliers qui se trouvaient avec une pose de voie directe, comme c'est le cas aujourd'hui sur le viaduc, que l'on a renouvelés avec une voie ballastée. Ces retours d'expérience montrent que dans tous les cas, une amélioration sensible est constatée.

Donc même si nous ne pouvons pas modéliser précisément le futur viaduc, nous sommes confiants.

Q26. Pouvons-nous avoir des détails sur les aménagements paysagers qui seront faits sous le viaduc ?

ASSOCIATION

Il est précisé que l'association attend d'être reçue par le Monsieur le Maire à ce sujet.

RÉPONSE DE LA VILLE

Nous sommes actuellement en phase de réflexion. Nous nous sommes engagés à procéder à des aménagements qualitatifs, cependant ils ne sont pas définis pour le moment. Il faudra en discuter pour trouver un point de convergence entre l'intérêt des uns et des autres (SNCF Réseau, la Ville et les riverains). Ces aménagements devront notamment prendre en compte la question du coût de l'entretien pour la Ville ou encore les contraintes d'entretien du viaduc.

SNCF RESEAU

En effet, s'agissant d'emprises ferroviaires, SNCF Réseau posera quelques invariants notamment pour permettre les accès d'entretien et maintenance du viaduc (nouvel ouvrage d'assainissement pour les eaux de pluie, pile...). En ce qui concerne les souhaits des riverains dans cette démarche, vous pouvez par le biais du groupe de suivi, ou par celui de l'association qui attend un entretien avec le Monsieur le Maire, faire remonter vos souhaits, pour alimenter la réflexion à mener.

Q27. Une fois les travaux terminés, avez-vous prévu de mettre en place des clôtures pour interdire les intrusions sur le viaduc ? Il s'agit d'éviter qu'il y ait des personnes qui viennent taguer le viaduc ou jeter des pierres sur les habitations.

Le sujet de la fermeture des emprises ferroviaires est enjeu de sécurité sur lequel nous sommes vigilants au niveau national, nous sommes donc parfaitement conscients des préoccupations que vous évoquez. Il est donc bien prévu de mettre en place des barrières, à l'issue du chantier, pour empêcher les risques d'intrusion sur le viaduc.

Q28. Est-il possible de mettre des panneaux antibruit directement sur le viaduc ?

La conception du nouveau viaduc doit répondre à des contraintes architecturales fortes au regard du contexte patrimonial particulièrement riche à Marly-le-Roi. Nous sommes soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), qui valide tous les choix architecturaux.

Pour autant, nous avons bien pris en compte ce sujet des nuisances acoustiques dans le cadre de la conception de l'ouvrage, comme cela a été expliqué précédemment.