

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

Groupe de suivi du chantier

Réunion n°2 : 22 mars 2017

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

COMPTE RENDU

Intervenants représentant la Ville :

Nicole DALGA, Adjointe au maire Urbanisme - Cadre de vie - Environnement – Transports
Cyril JARNET, Conseiller municipal en charge des Transports

Intervenants représentant de SNCF Réseau :

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
Melissa BOURGEOIS, responsable communication – VINCI GTM-TP Île-de-France

12 membres du groupe de suivi (dont 1 suppléant) :

M. BARON
Mme BESNARD
Mme CORET
M. DA COSTA FARO
M. FOURCHY
M. GINET
M. MARACHE
M. MARIE (suppléant de M. GUIBERT)
Mme NANECOU
M. OLIVIER
M. de LA ROCQUE
M. VERDIER

Assistance de **Exalta** :

Marc TODESCO, Directeur Agence Paris

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, le compte rendu est présenté dans l'ordre chronologique des sujets abordés. En effet, les questions et remarques ont été formulées de façon homogène en suivant le déroulement de la présentation.

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

Avancement des travaux

[Préalablement à la tenue du groupe de suivi, SNCF Réseau fait défiler un diaporama de photos du chantier].

- + Rappel pour repérage à partir d'une vue aérienne du site (slide 3)
- + Rappel des installations de chantier et des travaux déjà réalisés (slide 5).
- + Premier bilan des travaux pour les riverains (slide 6).

Q1. Est-ce normal que le linéaire de clôture du chantier n'aille pas jusqu'au bout, il n'y a pas de palissade en face de ma maison située sur le chemin des Vauillons à côté de la pile P1 ?

[SNCF Réseau sur demande du public, réaffiche une photo du diaporama introductif afin de repérer et situer le point en question]

Non ce n'est pas normal. Il s'agit peut-être d'un oubli. Nous allons vérifier et ajouter le module manquant. Si vous remarquez ce genre de chose, n'hésitez pas à nous en faire part de suite, sans attendre la tenue du groupe de suivi, c'est même plus facile pour nous d'intervenir immédiatement le cas échéant.

Q2. Est-ce que ces travaux sur la voie dont vous parlez sont la cause des arrêts de la ligne cette nuit à partir de 22H00 ?

Non, cet arrêt est dû aux travaux réalisés pour permettre la circulation à terme du nouveau matériel. Ces travaux sont gérés par un autre service, ces travaux devant être finalisés d'ici fin 2017.

Q3. Le feu, avenue de l'Abreuvoir passe du rouge au vert toutes les 35 secondes. Cela occasionne une file de voitures. Pour nous qui sommes dans l'allée du Cèdre, il est difficile de sortir et de s'insérer dans l'avenue de l'Abreuvoir. Est-il donc vraiment nécessaire de mettre un feu dans le sens de la remontée sachant qu'il y a un feu 30 ou 40 mètres avant, avenue de Versailles ?

Il y a une double nécessité à garder ce feu. D'une part pour permettre la sécurité des piétons qui souhaiteraient traverser, d'autant plus aux heures de pointe. En l'absence de feu à cet endroit, les véhicules engagés après le feu situé avenue de Versailles ne s'arrêteraient pas au passage piéton. D'autre part, nous avons besoin de ce feu pour faciliter les entrées et sorties de camions qui nécessitent de couper la circulation de part et d'autre pour des raisons de sécurité.

Q4. La temporisation du feu, avenue de l'Abreuvoir est à revoir. En effet, il reste trop longtemps au rouge et pas assez longtemps au vert. C'est gênant pour sortir de l'allée du Cèdre alors que vos camions ne sont là que de manière épisodique. C'est un problème pour nous, surtout si on veut tourner à gauche vers l'avenue de Versailles, c'est impossible de couper les files de voitures qui se sont créées à cause du feu.

C'est le feu de la nationale 186 qui conditionne la temporisation du feu de l'avenue de l'Abreuvoir. En effet, si on laisse passer trop de voitures au feu de l'Abreuvoir, le feu de la nationale 186 ne permettra pas d'écouler le flux de circulation. Les blocages sur l'avenue de l'Abreuvoir seront donc simplement reportés devant la boulangerie, la cité Blumenthal ou encore le garage Renault. Au début, on s'est aperçu qu'on retenait trop la circulation en amont. Avec la situation actuelle nous avons donc essayé de trouver le juste équilibre pour que même pendant les heures de pointes, les voitures arrêtées par le feu n'empêchent pas l'accès à la cité Blumenthal.

C'est vrai que nous comprenons la difficulté que vous pouvez avoir en sortant de la rue du cèdre pour tourner à gauche.

Q5. Quelle était la précédente temporisation du feu ?

La temporisation du feu était auparavant trop rapide et ne laissait que quelques secondes pour traverser le passage piéton.

Il y a 12 secondes de temporisation entre le moment où les deux feux passent au rouge et le moment où le bonhomme piéton passe au vert. Cela permet de s'assurer que toutes les voitures ont bien évacué la zone de traversée dans le sens de la descente et de la montée. A cela, nous avons rajouté 8 secondes qui correspondent au temps minimum pour que les piétons traversent.

Q6. Les stationnements ponctuels effectués devant la boulangerie représentent un danger pour les piétons et surtout pour les enfants au moment où les voitures repartent, puisque dans ce cas, elles ne respectent pas le piéton vert.

Il y a pourtant un feu clignotant signalant la présence du passage piéton.

C'est une question de civisme. Nous pourrions mettre en place toutes les mesures possibles, si les gens ne respectent pas le code de la route, il y aura toujours un danger qui subsistera.

Q7. Il faudrait supprimer le passage piéton.

Le passage piéton est nécessaire. Quand on descend l'avenue de l'Abreuvoir, côté garage Renault, on est obligé de garder un passage piéton pour pouvoir traverser et renvoyer les piétons de l'autre côté.

Q8. Est-ce que cette situation sera définitive après la fin du chantier ou reviendrons-nous à la situation initiale ?

La situation actuelle est liée au chantier et au besoin de circulation des camions. Une fois le chantier terminé, nous reviendrons à la situation initiale.

A défaut, quand l'entreprise partira, la situation sera comme avant.

Q9. Quand on descend de l'avenue de l'Abreuvoir, vous avez modifié les panneaux pour limiter la vitesse à 30km/h, mais une fois que l'on arrive au feu, il y a un panneau de rappel de la vitesse qui annonce 50km/h.

Merci pour cette précision, nous allons remplacer ce panneau par un rappel de la vitesse à 30 km/h. Pour information, nous avons eu des échanges réguliers avec la ville sur le sujet des mesures de circulation. Nous pensons avoir trouvé la solution la plus appropriée avec l'implantation d'un feu. Nous pourrions malgré tout procéder à des ajustements en fonction de l'évolution du chantier : adaptation de la temporisation du feu en fonction des heures de pointe etc.

REMARQUE D'UN RIVERAIN. Dans le système mis en place, je tiens à souligner que l'installation d'un miroir au niveau de la sortie de la cité Blumenthal est une très bonne idée.

Q10. J'habite juste à l'angle de la rue de la Briqueterie et de l'avenue de l'Abreuvoir. Pour sécuriser la traversée de l'avenue de l'Abreuvoir au niveau de la rue de la Briqueterie, il faudrait synchroniser les 2 feux mis en place sur l'avenue de l'Abreuvoir.

Nous allons garder cette idée en tête. Mais il faudra veiller à bon fonctionnement de l'interface avec le chantier et donc que la zone tampon soit toujours dégagée. Nous allons regarder ce qu'il est possible de faire. De manière générale, le plus grand danger reste les piétons qui traversent sans emprunter les passages qui leur sont dédiés.

Nous avons réfléchi à la mise en place d'un aménagement sûr, avec une signalétique adaptée, mais au final les gens sont libres de leur mouvement.

Q11. Vous avez installé un panneau avertissant la présence de travaux, serait-il possible de préciser « circulation difficile jusqu'à fin 2018 » ?

C'est le boulanger qui ne serait pas content. Un tel message serait contre-productif, voire trop négatif. On ne peut pas signaler une difficulté pendant un temps aussi long, d'autant que les difficultés ne sont pas continues de toute façon.

Q12. À priori les camions ne devraient pas remonter l'avenue de l'Abreuvoir jusqu'aux terrasses, mais nous en avons vus.

Il y a effectivement eu des erreurs avec les camions de chantier sur ce sujet. Nous avons fait les mises au point nécessaires. Les camions doivent effectivement arriver et repartir par le bas de l'avenue. Pour autant, tous les camions qui empruntent l'avenue de l'Abreuvoir ne sont pas forcément des camions du chantier.

REMARQUE D'UN RIVERAIN. Oui effectivement ça s'améliore. Au début ils klaxonnaient quand ils arrivaient.

[SNCF Réseau pour conclure sur ce point, demande si la coupure de la rue des Vauillons est bien gérée]

Q13. La coupure de la rue des Vauillons est bien gérée. En revanche comme la rue n'est plus accessible dans sa partie basse pour la durée du chantier, les accès de secours sont-ils maintenus ? Il faut veiller à ce que les pompiers gardent un accès à la rue des Vauillons.

En cas de besoin, les pompiers pourront intervenir. Nous avons fait plusieurs fois le point avec les services de secours. Leur accès reste maintenu. Les maisons de la rue des Vauillons sont donc en l'occurrence bien accessibles.

[SNCF Réseau demande si, en dehors du cas exceptionnel d'une livraison faite à 1H00 du matin, les horaires de livraison des camions ne sont pas gênants]

REMARQUE D'UN RIVERAIN. Pour l'instant, les travaux ne sont pas bruyants.

[SNCF Réseau interroge sur les circulations piétonnes mises en place]

Q14. Il n'y a pas d'éclairage dans la partie haute où vous allez faire le dévoiement du réseau de gaz, alors qu'il y a des marches. Il faudrait régler ce point.

Il est prévu de rajouter prochainement de l'éclairage à cet endroit. C'est imminent.

REMARQUE D'UN RIVERAIN. En dehors de ce point, les marches n'ont jamais été aussi bien éclairées.

Q15. Ma nièce était inquiète par le courrier qu'elle a reçu concernant les travaux de réseaux.

Oui, nous avons pris contact avec elle pour lui apporter les explications nécessaires et pour la rassurer.

Q16. Les travaux de soutènement génèrent de très fortes vibrations.

On a minimisé la puissance du matériel, d'un compacteur V4 nous sommes passés à un compacteur V2 moins puissant. Nous travaillons donc maintenant avec les plus petits matériels de compactage qui puissent être utilisés pour ce genre de travaux. Rassurez-vous, ces travaux seront bientôt finis.

Ces nuisances ont été confirmées par une habitante de la rue des Vauillons qui a déposé une plainte, laquelle sera intégrée au référé pour pouvoir engager ou non notre responsabilité en cas de problème. A priori, nous pensons qu'il n'y a vraiment pas de risques pour les habitations exposées aux vibrations, mais nous comprenons votre inquiétude. Pour calmer les esprits, l'expert qui est passé chez un certain nombre d'entre vous passera aussi chez l'habitante concernée.

Q17. Au sujet des vibrations, elles sont réellement importantes. Pour exemple, une glace s'est décrochée de mon mur.

Cela a dû intervenir lors des travaux avec l'ancien compacteur. N'hésitez pas à venir nous interpellier pour nous faire passer ce genre de message sans attendre que l'on se voie en groupe de suivi.

Pour information, cette phase de travaux va bientôt se terminer. A partir du début du mois d'avril nous entamerons les travaux de pieux.

Q18. Est-ce que les travaux de pieux généreront eux-aussi ce type de vibration ?

C'est compliqué à dire. Cela dépend de la nature du sol. Si on rencontre des couches de sol aussi rigide, il faudra par conséquent déployer plus de puissance. Plus le sol sera dur, plus les vibrations seront donc importantes.

Q19. Quelle technique sera utilisée pour la construction des pieux ?

Pour information, les pieux feront 20 à 25 mètres de profondeur pour s'ancrer là où le sol est suffisamment solide. Il y en aura 16 autour de chaque pile. Des forages seront effectués grâce à une virole d'environ 2 mètres de haut fixée au bout d'un grand bras qui creusera à la manière d'un « tir bouchon » en faisant remonter la terre à extraire. La géologie des terrains est en adéquation avec ce type de procédé qui génère moins de nuisances vibratoires, mise à part quelques bancs de calcaire où la machine devra forcer davantage.

Q20. Est-ce que les piles actuelles vont être renforcées ?

De la même manière que nous avons testé les couches géologiques, nous avons testé les piles pour savoir si elles étaient assez résistantes. La raison à cela est que nous avons actuellement un tablier métallique qui pèse entre 1 500 et 1 600 tonnes. Le nouveau tablier composé de métal et de béton pèsera quant à lui 3 500 tonnes. Suites aux carottages de contrôle effectué dans les piles, nous nous sommes rendu compte que le remplissage entre chaque pierre qui les compose avait tendance à se déliter et à avoir moins de cohésion. L'entreprise en charge des travaux nous a proposé une méthode par injection sous pression, de ciment liquide pour venir remplir toutes ces micros cavités. Au final, nous aurons des appuis qui supporteront beaucoup mieux la descente de charge.

Q21. Est-ce que vous allez reprendre les fondations des piles actuelles ?

Nous ne touchons pas à la partie des piles qui est enterrée. Il n'y a aucune liaison entre la semelle béton qu'on réalise pour porter les palées provisoires et les piles actuelles et leurs fondations. Tout a été fait pour qu'il n'y ait aucun effort complémentaire qui soit demandé aux piles actuelles. Ce sont les palées provisoires, les semelles et les pieux qui vont recevoir les efforts cumulés des deux tabliers. Les deux structures sont disjointes, à aucun moment il n'y aura de transfert de charge sur les piles actuelles.

Q22. Laisseriez-vous les pieux en terre après les travaux ?

Oui, nous les laisserons en terre mais il y aura sans doute un recépage des semelles de manière à ce que l'on ait de la terre végétale par-dessus en couche suffisante.

Q23. On peut voir sur une photo que le tablier sera gris. Est-ce que cela a été décidé ?

Il s'agit d'une première esquisse de l'architecte. A l'époque, le choix de la couleur n'avait pas été arrêté, d'où le gris « passe partout ». Une fois que la structure a été choisie et a été définie, nous avons pu nous concentrer sur le choix de la couleur. L'architecte a donc proposé une palette dans les teintes qui sont « homologuées SNCF » afin qu'elles résistent dans le temps, pour ne pas avoir à revenir tous les 2 ou 4 ans pour faire des reprises de peinture. Au final, la couleur qui a été retenue est le RAL5014 "Bleu pigeon" mat.

Illustration de l'ouvrage finalisé et photo des échantillons test



© Lavigne Cheron Architectes



© Valentine Pedoussat

Q24. Qu'est-il prévu pour éviter que des pigeons viennent nicher sous le viaduc ?

On aura des systèmes pour empêcher les pigeons de venir nicher à l'intérieur. Il ne s'agit pas de picots mais de fermetures avec du grillage qui sont plus efficaces. Nous avons abordé ce type de question avec les équipes qui auront en charge la maintenance de l'ouvrage.

PARTIE 2

Les travaux des semaines à venir et les prochains travaux de nuit

- + Présentation des travaux à réaliser au printemps (slide 8)
- + Présentation des travaux à réaliser pendant l'été (slide 9)

Q25. Qu'entendez-vous par « tôt le matin » pour les livraisons à venir ?

De manière générale, les livraisons matinales interviendront entre 5h et 6h, comme il y en a déjà eues. A ce sujet, un camion est récemment venu tôt le matin pour enlever une grosse pelle. J'aurais aimé savoir si vous l'aviez entendu ?

Nous allons aussi faire en sorte de prévoir du stockage sur site pour limiter les livraisons matinales.

REMARQUE D'UN RIVERAIN. Non, quand on est à l'intérieur de chez nous ce n'est pas un problème. On entend un peu le chantier, mais ce n'est pas dérangeant.

Q26. Concernant les soirées, quels sont les horaires de livraison ?

En soirée, les livraisons s'effectuent généralement entre 19h et 20h, sauf pour les convois exceptionnels qui seront plus tardifs, en milieu de nuit.

Pour ce qui est des livraisons par convois exceptionnels, ce point est réglé avec la préfecture. Il s'agira notamment de la charpente et des grosses foreuses.

Q27. QUESTION DE LA VILLE. Est-ce que vous allez remblayer sur la dalle réalisée au niveau de la culée C5 ?

Cette dalle joue un rôle de transition, donc elle restera en place. A la base, elle était prévue de l'autre côté du viaduc au niveau de la pile C0. C'est l'aspect architectural qui nous a conduit à changer. En effet, quand on se situe en haut de l'avenue de l'Abreuvoir, on a une vue directe sur la culée C0, on aurait donc vu cette dalle de transition. Au final, nous avons cherché avec l'architecte à avoir un ouvrage le plus discret et le plus simple possible.

Q28. QUESTION DE LA VILLE. Est-ce que cette dalle restera à l'air libre à terme ?

La dalle sera enterrée. Il y aura un modelé de talus qui viendra la gommer et laisser apparent un ouvrage d'aspect béton. On a anticipé la demande de l'Architecte des Bâtiments de France sur ce point précis.

Q29. Est-ce qu'il y aura une période d'interruption des travaux pendant l'été ?

Non. Il faut que l'on soit prêt pour lancer le pont à la mi-septembre. Cet été, nous installerons les derniers éléments des palées provisoires et nous commencerons à assembler les poutres métalliques du premier tronçon du tablier qui arriveront par convois exceptionnels.

Q30. QUESTION DE LA VILLE. Les week-ends de coupure de circulation dont vous parlez ne concernent que les dimanches ?

En effet, les trains circuleront jusqu'au samedi, aux alentours de 00h et reprendront normalement le lundi matin à l'heure habituel du premier train. Il s'agit des dimanches 17 septembre, 15 octobre, 12 novembre et 10 décembre. Le quatrième week-end d'interruption de la circulation est un week-end de secours en cas de retard dû à des intempéries ou à d'autres perturbations extérieures. A priori nous n'en aurons pas besoin.

Q31. QUESTION DE LA VILLE. Y a-t-il des travaux de prévu en week-end, ce printemps ?

Non, il n'y a pas de travaux de prévus pendant les week-ends de printemps, sauf à titre exceptionnel.

Q32. Les 4 week-ends d'interruption de la circulation correspondent-ils aux week-ends pendant lesquels les riverains seront relogés ?

Les riverains situés sous les zones où le pont sera en mouvement ne pourront en effet pas rester chez eux pendant les phases de lancement. Pour le premier week-end de lancement, seuls les habitants des maisons situées sous le premier tronçon de tablier seront donc relogés.

[SNCF Réseau précise le principe de lancement par tronçon en invitant à consulter la vidéo 3D accessible sur le site internet du projet]

Q33. Qu'en est-il des filets de protection ?

Les filets de protection seront nécessaires et opérationnels à partir du mois de janvier 2018, une fois la charpente et la structure métallique du nouveau tablier mises en place sur les palées provisoires et que nous entamerons les travaux de génie civil sur la plateforme. Ils seront installés jusqu'à l'échange des deux tabliers.

[SNCF Réseau rappelle qu'un flyer sera distribué pour informer des travaux de nuit à venir]

Q34. Pourriez-vous nous envoyer les flyers d'information sur les travaux de nuit par mail, en parallèle de l'envoi par courrier ?

On peut effectivement aussi vous l'envoyer par internet.

Q35. A quoi correspond la période de travaux de nuit à venir ?

Ces travaux de nuit se déroulent du 17 avril au 7 juillet, du lundi soir au samedi matin, entre 22h30 et 4h30.

REMARQUE DE LA VILLE. A ce sujet, il est important que vous fassiez part de vos remarques directement auprès des interlocuteurs sans attendre la prochaine réunion du groupe de suivi.

Il faut rappeler que nous avons choisi la solution la plus respectueuse pour les habitants de la résidence en se plaçant de ce côté du viaduc. Il est tout à fait normal que vous soyez vigilants par rapport aux nuisances du chantier, il faut cependant rappeler que les premiers travaux de nuit d'abattage d'arbres se sont très bien déroulés, aussi bien du point de vue de l'entreprise que du point de vue des riverains. Pour les prochains travaux de nuit, nous allons rester sur le même principe consistant à générer le moins de nuisances possibles pour les habitants des maisons situées à côté de la zone de chantier. Pendant toute cette période nous resterons en contact avec vous. Attendons de voir comment cela se déroule pour ensuite ajuster et prendre en considération vos remarques autant que possible.

[L'entreprise précise que pendant toute la durée des travaux se déroulant du 17 avril au 7 juillet, les trains seront ralentis]

Effectivement, pendant les travaux de terrassement, la voie sera légèrement déstabilisée. Par précaution, les réglementations de la SNCF obligent dans ce cas de figure à diminuer la vitesse de circulation des trains au niveau du secteur concerné par les travaux. D'une certaine façon, cela génère aussi moins de bruit pour les riverains.

Q36. A propos du bruit assourdissant à chaque passage de train, est-ce que les équipes de la SNCF sont intervenues pour régler ce problème ?

Les équipes de la maintenance sont intervenues très rapidement après nos derniers échanges lors du dernier groupe de suivi. En conclusion, il s'avère que le problème vient du viaduc en lui-même. Ce sont les croisillons à l'intérieur du pont qui vibrent. L'ancien tablier doit donc bien être remplacé. Pour rappel, nous sommes à 1 an pratiquement de son remplacement.

D'ici là, il n'y a pas lieu de s'inquiéter du point de vue de la sécurité. Il y a une vérification et une surveillance du pont qui sont faites. Tant que l'on maintient la circulation sur le viaduc, c'est qu'il est encore capable d'accueillir les trains.

Q37. QUESTION DE LA VILLE. Est-ce que les ralentissements ont une incidence sur les horaires ?

Non, des marges sont intégrées dans la conception des horaires. Il n'y a pas d'effet sur la desserte.

Cette zone est une zone limitée à 90km/h, mais dans le sens Paris / Marly, on est en plus en sortie de virage et en approche de gare, la vitesse est donc réduite naturellement. A hauteur de notre zone de chantier, le train est déjà en décélération à 60 km/h environ. Ce qui correspond à la limitation de vitesse qu'on l'on imposera.

Les marges nous permettent de garantir un service non perturbé, et il n'y aura aucune suppression de trains liée à ces travaux.

[Concernant le planning de l'été (slide 9 de la présentation), SNCF Réseau précise qu'ils s'efforceront de prévenir environ 3 mois à l'avance les personnes concernées par le relogement en raison des travaux. Les premiers concernés sont les personnes situées sous P1, pour juillet]

Q38. QUESTION D'UN RIVERAIN CONCERNÉ PAR LE RELOGEMENT. Ce relogement aura lieu le week-end ?

Oui. A partir du vendredi soir jusqu'au dimanche.

Q39. QUESTION DE L'ENTREPRISE. Si ces relogements devaient se faire en semaine, est-ce que cela vous dérangerait ?

Non, je suis retraitée, je ne travaille plus. Si on doit me reloger 3 jours en semaine, ça ne me gêne pas.

[SNCF Réseau demande s'il y a d'autres questions avant de passer à la 3^{ème} partie. Nous ne voulons pas éluder vos interrogations, nous sommes ici face à vous, pour vous répondre.]

PARTIE 3

Les actions d'insertion du chantier

- + Présentation (par Mélissa Bourgeois, Vinci Construction) des actions de communication envisagées sur la sécurité et la prévention, mais aussi sur l'habillage des palissades de chantier (slides 11)

[SNCF Réseau fait remarquer que les démarches pédagogiques envisagées, vers les scolaires notamment, visent à sensibiliser pour éviter les intrusions sur le chantier, lequel sera d'ailleurs totalement clos.]

REMARQUE D'UN RIVERAIN. Attention pour assurer une clôture complète du chantier, il ne faut pas oublier d'ajouter le module de palissade devant la plus haute maison Chemin des Vauillons, face à P1 (cf. question 1).

- Q40. Depuis plusieurs jours, nous avons constaté la présence d'une camionnette rouge de pompier stationnée en haut du Chemin Latéral des Vauillons, juste avant le rond-point d'entrée à GSK. Est-ce en lien avec le projet ?**

Non, cela n'a rien à voir avec le chantier.

Un gardien est présent sur le chantier de 19H00 à 6H00 du matin et le vendredi soir à partir de 19H00 jusqu'au lundi matin 6H30. Ce gardien fait plusieurs rondes par nuit et nous signale ce qu'il observe (graffitis, portes, ...). Certains d'entre vous l'ont déjà croisé, il est présent sur l'ensemble du périmètre, du rond-point des droits de l'homme jusqu'à la base vie. Le gardien est repérable avec son gilet orange. Il n'a pas de chien.

On étendra cette surveillance lors de phases de relogement quand vous serez obligé de quitter vos habitations. Il s'agira de rondes régulières.

- Q41. Il n'y a qu'un gardien ?**

Oui, mais on peut imaginer, en fonction de l'étendue de la zone à surveiller, de renforcer le dispositif et avoir plusieurs gardiens.

- Q42. Les dates d'évacuation des maisons, seront-elles publiées sur les supports d'informations habituels, sur le journal de la ville ?**

Il y aura un arrêté préfectoral, donc forcément publié et affiché. En revanche il n'y aura pas d'autres publications. Nous le répétons, lors de ces phases, la surveillance sera renforcée.

- Q43. En termes de communication pour un chantier tout de même assez exceptionnel, ne peut-on pas réaliser des prises de vues régulières pour avoir des clichés de suivi des travaux ?**

C'est fait, nous avons installé un appareil photo réflex à batteries solaires qui prend une photo toutes les 2 heures. C'est ce qu'on appelle un time laps. L'appareil est installée en hauteur sur un mât de 8m au niveau du cheminement piéton à côté de la résidence des Vauillons, ce qui permet d'avoir une vue globale de tout le site de chantier. En ajoutant les images les unes aux autres, cela nous permettra de réaliser un film du chantier en accéléré.

Ce film sera particulièrement intéressant lorsque l'on verra le montage des palées ou le poussage du nouveau tablier. On gardera un témoignage des travaux.

[Mélissa BOURGEOIS (responsable communication – VINCI GTM-TP Île-de-France) poursuit la présentation de la diapo 9, en détaillant la démarche prévue pour l'animation des palissades de façon à les intégrer dans l'environnement. Un travail participatif en partenariat avec le pôle jeunesse ou d'autres acteurs locaux intéressés, qui sera effectué par l'association Bellastock, composée d'architectes spécialisés dans la valorisation des lieux de chantier entre autres. Les représentants de l'association pourraient d'ailleurs venir présenter leur approche au groupe de suivi.]

Ce sont des démarches un peu expérimentales. Mais les exemples de réalisation pour d'autres sites que nous avons pu voir, sont très intéressants.

Q44. Quels sont les endroits où vous déploieriez cette expérimentation ?

Trois lieux ont été identifiés : en haut en face du pôle jeunesse, et de part et d'autre de l'avenue de l'Abreuvoir. En gros, sur les palissades vertes actuelles.

Certaines palissades ont une partie basse pleine et une partie haute grillagée. Cette partie haute sera maintenue en l'état pour des raisons de sécurité, puisqu'elle permet une meilleure visibilité des sortants et entrants.

Q45. QUESTION DE LA VILLE. Quand vous dites que c'est expérimental, ça veut dire quoi ?

Ce sont des architectes qui réfléchissent à des solutions. Ils ont l'habitude d'intervenir sur ces sujets.

Cela a toute les raisons d'être assez sympa. Et c'est surtout une possibilité d'amener de la communication sur le chantier. C'est un lien entre le chantier et la ville. C'est le résultat d'un travail concerté également, cela permet de parler du chantier, de façon esthétique.

Q46. QUESTION DE LA VILLE. Avez-vous pris contact auprès du service communication de la ville ?

Oui, nous sommes en contact avec Mme Scavini qui est au courant du sujet.

Q47. Les palissades anti-bruit quant à elles restent telles quelles ?

Oui, cette démarche ne concerne que les parties vertes des palissades classiques.

REMARQUE D'UN RIVERAIN. Les palissades anti-bruit sont très réussies et très esthétiques. Elles isolent vraiment bien du chantier et du cheminement piéton.

On pensera à finaliser le module manquant.

Pour en revenir à la démarche de valorisation des palissades, on partagera avec la mairie la façon dont ça se met en place. Nous venons à peine de passer la commande. Il faut les laisser travailler un peu pour nous présenter des premières pistes d'intervention.

Q48. L'idée de cette démarche serait de présenter des images grand format du chantier ?

Non, c'est plutôt du design, des collages, des motifs.

Dans certains cas, ça peut même être des solutions pour aller voir le chantier par-dessus la palissade, via un système de jeux de miroirs par exemple. Il y a aussi des possibilités d'installer des plantations. Ce sont des créatifs, ils vont visiter le site et on va les laisser nous proposer des idées.

REMARQUE DE LA VILLE. C'est une très bonne idée d'embellir pendant la durée du chantier. Ça va tout de même durer 2 ans. Aujourd'hui les palissades sont encore neuves, mais elles vont se détériorer.

En termes de communication, il y a aussi la réalisation d'une exposition réalisée en concertation avec la mairie qui parle du projet, du chantier et de l'histoire du viaduc. Cette exposition de 7 panneaux sera itinérante, elle sera installée dans un premier temps à la mairie à partir d'avril et pour 2 mois, puis elle sera visible à la bibliothèque jusqu'à l'été, puis au cinéma et enfin elle reviendra à la mairie en septembre.

Le chantier d'envergure qui est mené, nous engage à réaliser certaines démarches particulières et originales.

Q49. Toutes les techniques et technologies utilisées pour ce chantier ont-elles déjà été employées ailleurs, ou bien sont-elles nouvelles ?

Ces techniques sont suffisamment éprouvées pour vous garantir la sécurité que l'on souhaite.

Le groupement est constitué de 7 entreprises spécialisées. Elles se sont regroupées pour répondre en commun à partir de leur savoir faire particulier. Chacune est compétente dans son domaine d'intervention.

Soletanche Bachy qui réalise les fondations, est l'entreprise qui travaille sur la ligne 14 pour RATP. Cette société française est reconnue au niveau mondial pour sa compétence.

Vinci pour sa part fait partie des 3 sociétés majeures dans la construction, BTP et génie civil.

Quant à la société Freyssinet qui se chargera des déplacements des ouvrages, elle est également reconnue au niveau mondial.

Le chantier reste à faire, mais nous nous sommes donné les moyens de le réussir. Tout a été pensé depuis l'appel d'offre : sécurité, environnement, impact sur la circulation des trains, la limitation du bruit, les livraisons. Ces points ont été jugés prioritaires, plus que le prix ou la technique qui est courante finalement.

Nous réalisons des lançages de ponts actuellement au-dessus de l'Adour à Bayonne, d'autres dans le sud-est de la France. Ici, nous le faisons dans un environnement plus contraint, ce qui explique la création des palées provisoires très évasées.

Ces points de vigilances ont bien été abordés préalablement en concertation avec vous, dans l'objectif de préparer au mieux le chantier.

Q50. Mais avez-vous déjà fait des remplacements de tablier ?

Oui, par exemple l'intervention toute proche sur le viaduc du Val Saint-Léger sur la GCO. C'est le même type d'ouvrage, avec les mêmes techniques de poussage.

REMARQUE D'UN RIVERAIN. C'est d'ailleurs aussi un chantier réalisé en milieu habité.

[SNCF Réseau conclut en donnant rendez-vous en juin pour le prochain groupe de suivi qui se tiendra certainement le 22 juin.]

REMARQUE DE LA VILLE. Vous prévoyez également lors de ce prochain groupe de suivi, des visites de chantier, non ?

Oui, effectivement. On pourra le faire par petit groupe. Ça dépendra de la période de chantier, si le chantier est praticable et que les reprises de sols le permettent. En juin, ce devrait être possible et on verra en plus la mise en place des palées.

L'équipe de chantier est au complet, nous sommes présents 5 jours sur 7. Les bureaux sont ouverts de 6H30 à 19H00, l'équipe est repérable, les casques bleus pour les encadrants, les casques blancs pour les ouvriers. Vous pouvez nous interpeler, vous serez entendus, nous vous répondrons. Nous sommes preneurs de toutes les remontés dont vous nous ferez part.

Cela a été particulièrement vrai au début du chantier. Nous n'avons pas évité la discussion. Et si des questions se posent encore il ne faut pas hésiter à nous en parler.

Q51. Le timing du chantier est-il respecté pour le moment ?

Oui, tout est conforme. Le chantier est parfaitement lancé. On doit de toute façon tenir le planning, puisque des interruptions de circulation des trains sont programmées.