

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

Groupe de suivi du chantier

Réunion n°6 : 01 février 2018

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
Benoît BURGAUD, Adjoint au Maire – Sécurité – Vie de quartier – Concertation - Voirie

Intervenants représentant de SNCF Réseau :

Bénédicte CARRIAT, Directrice d'opération, 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

Lauriane DOSSMANN, Chargée de communication – VINCI Construction France

7 membres du groupe de suivi présents :

Mme BESNARD

M et Mme CORET

M. DA COSTA FARO

M. MARACHE

M. OLIVIER

M. VERDIER

Durée de la réunion : 2H00 (de 20h30 à 22h30)

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, l'ensemble des questions et remarques émanent des riverains et les réponses sont considérées apportées par SNCF Réseau ou l'entreprise. Lorsqu'il y a une intervention ou une question de la Ville ou des riverains, ces dernières sont indiquées.

PARTIE 1

Avancement des travaux

[De nombreuses photos et une vidéo sont venues illustrer la présentation de l'avancement des travaux].

Lancement de la réunion par Bénédicte CARRIAT qui propose de revenir dans un premier temps sur les travaux achevés à ce jour :

- *Démolitions des pilastres des piles P1 et P2*
- *Démolition des pilastres de la pile P3 nécessitant quelques de travaux de nuit (semaines 49 et 50)*
- *Démolition des pilastres de la pile P4 bientôt terminé*
- *Régénération de la culée C0, des piles P1 et P2 sur décembre 2017 P3 fini mi-janvier. P4 fini le 26/01 : injection, rejointoiement, nettoyage des maçonneries*
- *Nettoyage par haute pression à 400 bars + ponctuellement hydrosablage*
- *Arrivée de l'outil coffrant le 05 janvier 2018*
- *Début de la pose des prédalles le 15 janvier 2018*
- *Pose des filets de protection sous le viaduc*

Remarque : Les travaux de nuit de démolition des pilastres ne sont pas dérangent. Nous entendons juste l'évacuation des gravats le matin dès 8h, mais ce n'est pas un problème.

Pour rappel, les travaux ont nécessité des interventions de nuit pour sécuriser le travail des ouvriers, en proximité directe des rails du train. Pour prévenir les nuisances sonores, des bâches acoustiques ont notamment été utilisées. Le groupement indique que la démolition des pilastres est bientôt terminée. (reste les pilastres de la pile P3 à démolir)

Question : Il y a des filets de protection qui ont été enlevés, est-ce normal ?

Le filet en question avait été mis pendant les phases de montage et de démontage d'équipement des têtes de palées ainsi que pendant le travail des ouvriers dans les échafaudages qui sont suspendus. Depuis, il a été décidé de les retirer du fait des intempéries qui risquaient de les décrocher. Cependant, en contrepartie, la zone de travail en partie haute est clôturée pour assurer la sécurité. Les filets de la pile P3 restent pour éviter qu'une pièce ne tombe dans la cour d'une habitation riveraine.

Remarque : Un filet de protection a été déchiré entre la pile P4 et la pile P3.

Effectivement, ce dernier a d'ailleurs été réparé. A titre d'information, le système de protection par filets est composé d'une superposition de deux filets pour prévenir la chute d'outils ou de gravats, avec un gros filet de support sur lequel repose un filet au maillage plus fin.

Question : Pourquoi la pose des prédalles du nouveau tablier nécessite-t-elle autant d'allers-retours ? De quel côté commence le chantier de ces prédalles ?

Les prédalles, qui seront posées sur toute la charpente du nouveau tablier, accueilleront tout le ferrailage de la dalle en béton principale du nouveau tablier. Elles sont préfabriquées et acheminées au niveau de la culée C5. L'outil coffrant (type chariot) vient ensuite les chercher et les transporter à l'endroit de la pose, dans un système d'aller-retour, la première pose commençant au niveau de C0 pour ensuite reculer vers C5. A titre de précision, cet outil ne peut pas transporter des éléments en béton au-dessus d'autres éléments en béton déjà posés. En effet, l'outil ne pouvait pas être plus haut, au risque de rentrer en contact avec les poteaux caténaux. Il a donc fallu rester dans un gabarit plus ramassé.

Question : Le caisson situé sous les prédalles sera-t-il comblé ? Si ce n'est pas le cas, y a-t-il des risques de résonance lors des passages des trains ?

Non, le caisson ne sera pas comblé. Il est nécessaire de garder cet espace accessible. L'appareil d'appui doit en effet pouvoir être visité par les équipes de maintenance.

Il n'y aura pas de répercussions en termes de nuisance sonore. Pour rappel, le nouveau tablier sera bétonné et couvert de ballast, contrairement à l'ancien tablier où les rails reposent directement sur la structure métallique. Par ailleurs, un tapis anti vibratile sera aussi installé entre la dalle en béton et le ballast. Il s'agit d'une moquette épaisse très dense qui contribuera aussi à absorber les vibrations liées aux passages des trains, tout en réduisant l'épaisseur de ballast, et donc le poids du tablier.

Question : Est-ce que la voie ne risque pas de s'affaisser avec le temps ?

Il y a des inspections régulières de la voie qui sont assurées. Dans le cas où la maintenance et l'entretien ne suffisent plus pour assurer le bon fonctionnement de l'infrastructure, la procédure de renouvellement-voie-ballast peut être engagée. Dans ce cas précis, la totalité de la voie est renouvelée.

Question : Est-ce qu'il existe un système d'alarme pour prévenir en cas de défaut ?

Les rails sont continuellement parcourus par des courants qui permettent de détecter d'éventuelles ruptures de rails. En cas de rupture de rail, des signaux sont envoyés et la circulation est arrêtée pour qu'aucun train ne passe sur le secteur concerné. Pour prévenir les autres défauts, de type mineur, des mesures de géométrie sont régulièrement effectuées par des techniciens spécialisés pour examiner l'état des rails.

[Le groupement d'entreprises présente plus en détail le système de pose des prédalles ainsi l'outil de type chariot utilisé]

Question : Est-ce que les prédalles seront complétées par du ferrailage ?

Oui, l'assemblage du ferrailage sur les prédalles a d'ailleurs déjà débuté. Pour donner un ordre d'idée, 800 kg de ferrailage par mètre de linéaire seront posés. Une fois le ferrailage des prédalles terminé, la dalle en béton principale du nouveau tablier pourra être coulée.

Question : Pendant la phase de coulage de la dalle principale du tablier, comment allez-vous éviter que du béton coule du viaduc ?

Pour éviter toute coulée de béton, des joints en mousse ont été installés et seront complétés lors du coulage par des filets « micro maille ».

Question : Est-ce que les piles seront assez résistantes pour supporter le poids du nouveau tablier, plus lourd que l'ancien ?

Toutes les piles du viaduc ont été auscultées, puis renforcées sur toute leur hauteur par injection « haute pression » de ciment liquide afin de combler toutes les interstices.

Question : Est-ce la profondeur des pieux des piles est la même qu'avant ?

La partie souterraine du viaduc n'a pas été touchée, mais a fait l'objet de carottages pour tester la solidité des fondations. Les pieux sont donc toujours d'une profondeur de 30 mètres. Ils reposent sur un système de caissons métalliques. En conclusion, les fondations sont suffisamment résistantes et n'ont pas nécessité de travaux.

PARTIE 2

Les travaux à venir

Présentation des travaux qui auront lieu avant l'été :

- *Fin de la démolition des pilastres de la pile P4*
- *Nettoyage des piles P3 et P4 (travaux bruyants par l'utilisation des nettoyeurs HP à partir du 5 février)*
- *Mise en place des prédalles de la culée C0 jusqu'à la culée C5*
- *Pose du ferrailage et coulage du béton pour former le tablier*

Présentation des travaux qui auront lieu pendant l'été :

- *Ripage de l'ancien tablier mi-juillet et mise en sûreté des riverains de la zone Nord (9 parcelles concernées)*
- *Délançage du tablier existant et mise en sécurité des riverains concernés en fonction de l'avancement du délançage, entre le 25 juillet et le 6 août*
- *Préparation des têtes de piles et des appuis du nouveau tablier*
- *Ripage du nouveau tablier*
- *Démontage des poutres et des parties supérieures des palées provisoires*

Question : Quand est prévu le passage du premier train sur le nouveau tablier ?

Le premier train commercial est prévu le lundi 27 août à 5h40, comme le premier train habituel.

Question : Comment allez-vous amener le béton nécessaire à la construction de la dalle principale du nouveau tablier ? Est-ce que le béton sera fait sur place ?

Le béton qui sera utilisé pour la dalle principale du tablier provient d'une centrale à béton. Il sera acheminé jusqu'à la plateforme, au niveau de la culée C0, qui disposera d'une pompe à béton à laquelle sera reliée un grand tuyau pour alimenter les postes de travail. Quand la première moitié de la dalle en béton sera coulée, il est possible que l'on déplace la pompe à béton de l'autre côté de la rive.

Question : Quel système d'évacuation des eaux sera mis en place ? Sera-t-il suffisant en cas d'intempéries ? Quels sont les risques d'infiltration des eaux du chantier dans les sols de nos jardins ou dans les caves des maisons ?

Un système de gouttière relié à une corniche architecturée (caniveaux en aluminium) sera installé tout le long du tablier et relié au système d'eaux pluviales de la ville. Il ne devrait donc pas y avoir d'endroit avec des chutes d'eau en provenance du viaduc. D'autre part, un bassin tampon sera aménagé entre les piles P3 et P4 pour assurer la rétention du surplus d'eau en cas de fortes pluies, avant son évacuation vers le réseau d'eaux pluviales de la ville. A noter que l'ensemble du dispositif a été étudié pour répondre efficacement à des situations de l'ordre de la pluie centennale.

Question : Qu'en est-il des systèmes anti pigeons au niveau de la charpente du viaduc ?

L'accès depuis l'extérieur de la charpente sera fermé (système de grillage et de tôle perforée).

Remarque : Les corniches extérieures de la charpente pourront néanmoins être utilisées par les pigeons.

Il n'y a pas de dispositifs de prévus à l'extérieur de la charpente, cependant les corniches en question ne sont pas abritées du vent. Il serait donc étonnant que cela devienne un refuge pour les pigeons.

Question de la ville : Quand le béton de la dalle principale du tablier aura-t-il fini d'être coulé ?

Si tout va bien et si les conditions météorologiques ne sont pas trop mauvaises, la totalité du béton aura été fini d'être coulé d'ici fin février – début mars.

Question : Est-ce que le calendrier d'origine du chantier est respecté pour l'instant ?

Pour l'instant, oui.

Question : D'autres travaux de nuit sont-ils encore prévus ?

Il n'y a pas de travaux de nuit de prévus pour les mois qui viennent.

Question : Pouvez-vous nous en dire plus sur les coupures de train de nuit ?

L'arrêt des trains de nuit est fixé à 22h30 depuis le mois de janvier jusqu'au mois de mars compris pour le besoin d'autres projets, puis au mois de juin et juillet.

Question : Quand est-ce que les trains seront totalement coupés ?

La circulation des trains sur le viaduc de Marly-le-Roi sera totalement interrompue du 7 juillet au 27 août.

Question : Est-il possible de rappeler les transports de substitution mis en place pendant la coupure des trains ?

Sur la période allant d'aujourd'hui au 6 juillet, il y a un bus qui est mis en place depuis Saint-Cloud jusqu'à Saint-Nom-la-Bretèche. Pendant la période de coupure, entre le 7 juillet et le 27 août, le terminus du train sera à Garches où des bus de substitution seront mis en place. Par ailleurs, il a notamment été étudié le renforcement de la ligne de bus allant de Marly-le-Roi jusqu'à Saint-Germain-en Laye pour rejoindre le RER A.

Question : Quelle sera la fréquence du nombre de bus ?

Nicole DALGA explique que l'information sera relayée sur le site de la ville.

Question : Y a-t-il des travaux de prévus sur le RER A, cet été ?

Oui, il y a des travaux de prévus. Cependant, ces travaux concernent la branche de Cergy-Pontoise et une partie du tronçon central, mais pas la section entre Saint-Germain-en Laye et la Défense. A noter que la ligne 1 du métro est renforcée de manière à absorber les reports attendus. Néanmoins, il y aura toujours la possibilité, une fois à La Défense, de prendre la ligne L du TER en direction de Saint-Lazare qui fonctionnera correctement.

Remarque : Une suggestion a été faite pour que deux bus partent de la Défense. Le premier va jusqu'à la Celle-Saint-Cloud et le deuxième va jusqu'à Saint-Nom-la-Bretèche, cependant ces deux bus se suivent. Une demande avait donc été faite pour que les gens qui sont en fin de ligne n'aient pas à subir tous les premiers arrêts avec un système de double desserte.

Remarque : La fréquence des bus est parfois problématique quand on arrive tard dans la soirée à Saint-Germain-en-Laye en RER A pour pouvoir ensuite regagner Marly-le-Roi.

Du côté de SNCF réseau, nous n'avons pas les compétences pour ce type de sujet. Cette question est en effet de la compétence de SNCF Mobilités qui s'occupe de la circulation des trains et qui se charge de mettre en place les substitutions.

Question : Serait-il possible d'avoir les dates précises des périodes d'évacuation des maisons pour ne pas être pris au dépourvu ?

Pour l'instant, le planning n'est pas encore finalisé et fait toujours l'objet d'analyse. Pour rappel, ces périodes d'évacuation correspondent aux phases du chantier pendant lesquelles des habitations seront

situées en dessous de charges mobiles. C'est le cas de la phase de déripage et de délançage de l'ancien tablier, de ripage du nouveau tablier et de démontage des palées provisoires. La phase de déripage de l'ancien tablier ou les potentielles contraintes météorologiques correspondent notamment des sources importantes d'aléas concernant le planning. Par ailleurs, pour optimiser le calendrier et profiter de la période d'interruption des trains de 7 semaines, il a été proposé par l'entreprise de procéder au délançage de l'ancien tablier en parallèle de la phase de ripage du nouveau tablier. De la même manière, les palées provisoires pourront être démontées en parallèle du déplacement des deux tabliers. L'objectif étant de ne plus avoir de contraintes d'évacuation de riverains à la fin du mois d'août, au moment de la remise en place de la circulation sur le viaduc. L'ensemble des éléments évoqués engage donc à analyser plus précisément le planning d'évacuation des maisons avant de le transmettre aux personnes concernées. A titre indicatif, des semaines sont actuellement communiquées, mais tout sera précisé par la suite. Un système d'alerte en cas d'imprévus sera aussi mise en place pour prévenir les éventuels décalages de planning.

Question : Des évacuations sont-elles prévues avant le mois de juillet ?

Non, pour l'instant, le travail se concentre sur le nouveau tablier. Les principales contraintes du chantier pour les riverains ont été positionnées sur la période estivale, là où les habitants partent le plus souvent en vacances.

Question : Est-ce que le démontage de l'ancien tablier va générer beaucoup de poussière ?

Non, des précautions seront prises. Les zones de découpage de l'ancien tablier seront encagées.

Question : En théorie, combien de temps va prendre le démontage de l'ancien tablier ?

Pour couper et évacuer 11 mètres tablier, il faut environ 10 heures. Le délançage débute immédiatement après le ripage, mi juillet. En théorie, le délançage doit se dérouler sur une vingtaine de jours avec une interruption lors du ripage du nouveau tablier.

Question : Est-ce que les travaux de découpage seront bruyants ?

Il s'agit de découper l'ancien tablier en « éléments » transportables sur des poids lourds du métal. Cette opération sera source de bruit.

Question : Comment se passera la circulation et le stationnement pour les habitants de la Cité Blumenthal ?

Un gardien sera présent et aura la charge de s'assurer que les habitants aient la possibilité de sortir. Par ailleurs, la circulation sera coupée sur l'avenue de l'Abreuvoir pour la partie située sous le viaduc. Cela aura pour effet de diminuer la circulation sur cet axe et surement de libérer des places de stationnement.

Question : Avez-vous prévu la présence de gardiens pendant les périodes d'évacuation pour surveiller les maisons ?

Oui, il y aura bien plusieurs gardiens qui seront présents pour surveiller les maisons pendant l'absence des habitants concernés par les évacuations. La question du gardiennage fera l'objet d'une analyse précise.

Question : Qu'est-il prévu pour l'entretien des jardins des habitations pendant notre absence ?

Un contrat d'entretien sera passé pour assurer l'arrosage des jardins.

Autres échanges et conclusion

Question : Qu'en est-il de l'avenir des terrains de la SNCF ? Il devait y avoir un point d'organisé sur ce sujet, mais ce dernier a été annulé.

Nicole DALGA explique que la consultation démocratique a pris un peu de retard, dans l'attente d'éléments complémentaires devant être transmis par la SNCF. Le périmètre de boitage a été validé et le courrier devrait être envoyé dans les jours à venir. Au final, deux solutions d'aménagements seront proposées.

Question : Pourquoi seulement deux solutions d'aménagement seront proposées ?

Nicole DALGA explique que seules les deux meilleures ont été retenues.

Remarque : Nous voulons récupérer une partie de potager, sous le viaduc, comme c'était le cas avant. A la place de cela, vous voulez mettre un parc de jeu pour enfants. J'ai peur que ce parc soit utilisé comme lieu de rassemblement pour les jeunes le soir et que l'on retrouve des canettes et autres dans nos jardins.

Les résultats de la consultation démocratique seront présentés lors d'une réunion spécifique au sujet des aménagements paysagers.

Question : Est-ce que ces aménagements concerneront aussi les semelles en béton situées au pied des piles ?

Pour les piles P1, P3 et P4, la configuration du terrain et la présence des habitations aux alentours ne posaient pas de problème pour réaliser des parois de soutènement berlinoises afin d'enfoncer la semelles des palées provisoires en dessous du niveau du terrain naturel initial. Ces semelles resteront mais seront donc recouvertes. Concernant la pile P2, il y avait davantage de contraintes du fait de la présence du mur du garage Renault en limite d'emprise. Par conséquent, la semelle de cette palée est au-dessus du niveau du terrain naturel. Il va donc falloir réfléchir pour trouver une solution cohérente et acceptable, notamment d'un point de vue financier, pour concilier la présence de cette semelle avec le futur parking et les différents aménagements prévus.

Question : Je constate l'absence de communication pour les usagers du train sur les interruptions de circulation estivales ?

Pour rappel, SNCF réseau n'a pas la compétence en matière de communication à destination des usagers du réseau ferroviaire. Nous pourrions néanmoins essayer de faire remonter l'information auprès de SNCF Mobilités. A noter, qu'il est surement un peu tôt pour communiquer sur les coupures de circulation estivales. De manière générale, la communication est faite 3 mois à l'avance. A noter tout de même qu'un document d'information regroupant l'ensemble des perturbations à venir sur le réseau a déjà été communiqué en gare de Saint-Lazare.

Question : Quand est-ce que le passage, le long de l'entreprise Renault, ouvrira-t-il?

La réalisation de ce cheminement fait partie des aménagements paysagers qui ne débiteront qu'en 2019.

*La prochaine réunion du groupe de suivi est annoncée pour le **jeudi 12 avril 2018 à 20h***