

CC2D CHAVILLE

Avis du Conseil de Développement Durable de Chaville(CC2D) sur le projet de sécurisation du tunnel SNCF de Meudon –emprise SNCF 98 rue A.Maneyrol à Chaville.

Ce projet s'inscrit dans l'objectif de sécurisation d'une trentaine d'ouvrages souterrains ferroviaires après l'accident du tunnel du Mont Blanc survenu en 1999, et ceci après que diverses mesures aient été mises en place dans le tunnel de Meudon depuis 2002 (balisage d'évacuations, installation d'éclairages...).

Le CC2D partage bien entendu l'intérêt vital de ces travaux et comprend l'ampleur des moyens déployés à cet effet.

Après avoir pris connaissance, le 30 septembre dernier, des attendus du projet de sécurisation de Meudon présenté en séance par Madame Mathieu, Directrice Opérations à la Direction des Projets franciliens de la SNCF, **le CC2D prend acte** en premier lieu des études réalisées en termes d'options alternatives (création d'ascenseurs à des niveaux intermédiaires du parcours, etc.). Il entend les raisons de la SNCF, indiquant que l'option « utilisation de la bande transporteur SNCF » en lieu et place du choix d'un transit de véhicules lourds pour l'évacuation des déblais n'était pas envisageable, compte-tenu de la circulation dense des trains sur cette ligne, et de la déclivité qui existe entre les deux tunnels. Il souhaite néanmoins disposer d'un retour d'information sur les avantages / inconvénients qui auraient été associés à cette option.

Il formule également les recommandations suivantes, à l'attention de la SNCF :

- La SNCF, et tous les acteurs de la maîtrise d'œuvre doivent s'attacher à maintenir une relation régulière, durable et constructive avec les riverains et les associations environnantes.
- Attendu que ce projet d'envergure requiert le déploiement de multiples engins de chantiers, sur des plages horaires étendues -comportant de manière exceptionnelle (selon le projet présenté) des contraintes en nuit & week end- et y associant des impacts de toutes natures (circulation, etc.), le Conseil demande que toutes mesures soient prises en conséquence à savoir :
 - sécurisation des voies de circulation par une vigilance permanente et aiguë des entreprises de maîtrise d'œuvre
 - mise en place d'une circulation alternée par feux sur les 100m contraints de la Route A.Maneyrol
 - strict respect des horaires ouvrables retenus
 - mise en œuvre de toutes les mesures d'atténuation des vibrations et des nuisances sonores - particulièrement celles associées à la présence du tunnelier durant la phase de creusement du tunnel : murs-écran de protection...
 - prise en compte de la garantie d'une totale intégrité des ouvrages, bâtiments et maisons situés à proximité de la zone d'emprise SNCF périmètre du chantier

- prise en compte de la protection de la population des batraciens* en proximité de la Route de la Morte Bouteille (axe traditionnellement fermé à la circulation durant la phase de reproduction - peu prévisible précisément mais attendue dans la période de février-mars-avril). Des échanges permanents devront s'opérer avec les acteurs locaux de la protection de l'environnement pour en préciser les modalités.

Le CC2D insiste particulièrement pour que l'ensemble de ces points soient formellement pris en compte par les entreprises intervenantes, tant à travers la notice environnement du projet qu'au travers de comportements responsables, sous la direction de la SNCF.

* une des plus importantes en Ile-de-France