

# « OUI AU TRAMWAY - NON AU TRACE »

Association loi 1901

3, avenue Henri Welschinger, 78220 VIROFLAY

## REUNION DU MARDI 3 FEVRIER A 17H30 A LA MAIRIE

Étaient présents : Monsieur Olivier LEBRUN, Maire de Viroflay et Conseiller général  
Monsieur Pierre BEDIER, Président du Conseil général des Yvelines  
Monsieur Pascal TABO, sous-directeur des Grands Travaux au Conseil général  
Monsieur Frédéric GHOULMIE, chef du projet tramway au Conseil général

L'invitation de Monsieur le Maire était adressée à une quarantaine de personnes et nous avons donc pris l'initiative de faire un tract car nous estimons que TOUS les viroflaysiens ont droit à l'information (jusqu'à ce jour, une réunion annuelle a lieu aux services techniques, sur notre demande, mais réservée aux associations et ... invités ...).

Environ 150 personnes sont venues, ce qui prouve que les viroflaysiens sont en attente de renseignements.

Nous pensons qu'ils n'ont pas dû être très satisfaits car à 17h30, il est difficile si ce n'est impossible pour un grand nombre d'être présents ; la réunion étant courte, nous n'avons pas posé toutes les questions que nous souhaitions.

De plus, les dessins présentés, trop « compressés » ne donnaient pas une idée juste des proportions.

**\*Les travaux** devraient commencer en 2010 et se terminer en 2013

En 2000, lorsque ce projet a été décidé, il devait se terminer en 2006, puis a été reporté en 2008, puis 2009, puis 2010 puis 2012 .....

*M. Bédier a dit de ne pas tenir compte des panneaux car ce sont les mêmes qui ont été posés tout le long du tracé, mais ils ne sont pas adaptés à chaque ville.*

Il est très surprenant que ce tram vienne à Viroflay, ville qui réunit le plus d'inconvénients : Depuis le début, notre critique majeure est que le tracé Viroflay a été retenu sans aucune comparaison avec d'autres tracés, comme par exemple vers Chaville, ou vers Versailles Chantiers, ou depuis le haut de la côte de Jouy à Vélizy jusqu'à une plate-forme au dessus des voies SNCF de Viroflay RG.

Pourquoi ce tramway vient-il à Viroflay ? coût le plus élevé (tunnelier, gares particulièrement profondes, études préliminaires importantes), le plus risqué pour les nombreux bâtis situés dessus et alentours ....

*M. Ghoulmié nous dit que c'est pour accéder à la gare St Lazare : **alors le tracé vers Chaville aurait été idéal !***

En effet, le tramway arrivant de Vélizy passerait entièrement sous chaussée sans tunnelier (réalisation en tranchée couverte et pas de « gares Cathédrales particulièrement coûteuses » puisque très peu profondes), et cela pour le même service, avec un atout en plus pour les usagers : une station en moins pour aller à St Lazare et à la Défense !!

3 petites gares peu profondes au lieu de 2 gigantesques ....  
comprenez qui pourra !!

De plus, ce tracé a été choisi avant de savoir s'il était réalisable, puisque la majorité des études a été effectuée après que la DUP soit votée ! (et d'ailleurs, ces études ne sont pas terminées !)  
C'est un non-sens

**\* les risques :**

*M. Bédier a assuré que les techniques sont au point et qu'il n'y aura pas de problème ! Et il a donné comme exemple EOLE : la salle a vivement réagi car beaucoup connaissent les très graves problèmes provoqués par le passage d'EOLE, et leurs conséquences catastrophiques sur la vie des habitants !!! pour ceux qui ont internet : sur google, taper :*

*assemblée nationale proposition de résolution n° 2927 eole **ET** rapport public 1999 eole et meteor*

**Faites connaître au plus grand nombre de personnes !**

*M. Bédier a admis ... ENFIN ! qu'il y aurait probablement des fissures dans les bâtis suite à ces travaux.*

Les sondages hydrogéologiques ne sont pas terminés : le sujet n'a pas été abordé.

Alors que l'information devrait être « limpide », nous avons toujours beaucoup de difficultés pour obtenir les résultats de sondages et autres renseignements !

Nous n'avons toujours pas connaissance de sondages hydrogéologiques et autres effectués entre les gares !!

**QUESTIONS** sur les travaux

*réponse : le tunnel débutera dans la côte descendant de Vélizy, vers la gare RG puis RD.*

*les gares seront construites un peu avant le passage du tunnelier, en 2 phases afin de garder en surface une circulation alternée par la mise en place de feux tricolores dont les emplacements évolueront en fonction des besoins.*

*Elles auront 2 sorties (escaliers roulants et ascenseur)*

Un important déboisement sera nécessaire.

*Les correspondances directes avec les quais de gares SNCF : M. Bédier dit qu'elles se feront par la suite ... c'est à l'étude ...*

Aucun parking extérieur n'est prévu en complément des places actuelles

On nous a présenté la place Stalingrad avec 2 grandes arches, et un participant a demandé de quoi il s'agissait :

*réponse : Actuellement, la rue G. Péri et un passage piétons sont situés sous les voies SNCF. Il y a effectivement erreur car le passage piéton est plus petit : **cela peut inquiéter sur le sérieux du projet.***

**QUESTION :** la prolongation jusqu'au Chesnay ?

*M. Bédier déclare que cette prolongation est possible mais n'est pas prévue jusque 2030 ... après ....*

Il faut savoir que :

Le TCSP Versailles - Le Chesnay est en bonne voie et que cette prolongation ferait alors double emploi !

Vu le coût prévu du tunnel à Viroflay (à noter que le devis actuel du tunnel de 1,6 km n'a jamais été réévalué depuis 2006 alors qu'il est déjà manifestement insuffisant) ce serait une folie financière : 4,6 km dont 2,6 km sous la forêt, sans station, et croisement avec l' A86 ...

**QUESTION :** *Le va et vient des camions pour évacuer la terre lors de la construction des gares, éclaboussures de terre le long de leur parcours, et à la fin des travaux, rues abimées et à refaire ?*

*M. Bédier a répondu qu'effectivement, c'est à la charge de la ville, mais que M. Lebrun, comme toujours, arriverait bien à faire payer cela par le Conseil général !*

Mais rien n'est assuré à ce sujet, et M. le Maire n'en parle jamais. D'ailleurs, le site de Viroflay n'est pas bavard : personne à la mairie de Viroflay n'est à même d'informer sur le tramway ?

**QUESTION** : *La circulation des voitures pendant les travaux ?*

*circulation alternée*

*La circulation des piétons ?*

*Ce ne sera pas facile, les commerces seront difficiles d'accès, mais tout sera mis en oeuvre pour réduire au maximum ces problèmes.*

En ce qui concerne les indemnisations, alors que cette réunion était réservée en majorité aux commerçants, seules 2 petites phrases leur ont été consacrées ; *à eux de négocier avec le maire à ce sujet ...* (il serait important qu'ils se renseignent d'abord auprès de la Chambre de commerce de Paris)

**QUESTION** : *Les appels d'offres ?*

*pas encore faits ni - pour le tunnelier*

*- pour le tunnel*

*- pour les gares : nous avons copie d'un appel d'offres du 27*

*août 2005 pour un concours portant sur la réalisation des ESQUISSES des stations souterraines de Viroflay. C'est sur ces esquisses que les explications de la soirée ont été basées, et non pas sur des plans définitifs de gares.*

**QUESTION** : *quelle est la profondeur des gares ?*

*Réponse = 25m*

Cela correspond environ à 8 étages d'immeuble !! en cas de panne de l'ascenseur ou de l'escalier mécanique (ce qui n'est pas rare à Viroflay ... !) nous laissons imaginer les problèmes .....

**QUESTION** : *Dans la DUP, la longueur prévue des quais est de 40 m, or nous avons appris que la Sté LOHR a déjà été contactée et est en négociation finale pour un contrat de 36 rames de 46m de long, ce qui va poser problème ?*

*M. Bédier a répondu NON car l'avant et l'arrière du tram seront dans le tunnel et l'important est que les portes soient faces aux quais ..... Nous nous interrogeons quand même à ce sujet !*

**QUESTION** : *des référés préventifs seront-ils faits dans chaque appartement en plus des extérieurs ?*

*M. Bédier a répondu OUI, dans chaque logement situé sur le tracé et même aux abords du tracé.:*

J'ai fait remarquer qu'en décembre 2005 (lettre UPV) : «M. LEBRUN et la municipalité, se sont engagés à missionner un bureau de contrôle indépendant pour assurer la défense et la protection des intérêts publics de la commune et des propriétaires privés, en prévision du passage en souterrain du tramway »

*M. Bédier a répondu que c'est excessivement cher et que la ville ne peut se permettre cela !*

Renseignements pris, les référés préventifs sont souvent incomplets et il faut être vigilant : nous sommes à votre disposition à ce sujet.

En juin 2005 (lettre UPV) : même promesse

En juin-juillet 2005, l'ECHO N° 243 ( l'A86 et les problèmes souterrains) : même promesse  
Aucun budget relatif au tramway n'est prévu par la ville de Viroflay .....

**QUESTION** : le passage du tunnelier dans des couches terre/eau perturbera l'écoulement souterrain ... ?

*M. Bédier a répondu qu'il n'y a aucun risque car le tunnelier passe uniquement entre les couches d'eau, dans un terrain meuble :*

Réponse surprenante et nous avons donc vérifié : le tunnelier passe sous le Ru de Marivel, zone particulièrement « aquifère », donc risques de perturbation du terrain car le tunnel agira comme un barrage : remontée des eaux en amont et baisse en aval (DUP : Etude d'impact - pièce E – page 341 - coupe du tunnel)

**QUESTION** : Les impôts ?

*M. Bédier a dit qu'en ce qui concerne le Conseil général, il n'y aura pas d'impôts pour le département.*

*En ce qui concerne la Région, il ne peut rien affirmer !*

Mais il ne précise pas que ce projet est largement sous-estimé ! Il y a déjà eu 39 % d'augmentation en 10 mois entre la DUP signée le 6 février 2006 et la réunion du STIF du 13 décembre 2006. *M. Bédier a simplement annoncé une hausse annuelle des prévisions de 3%.*

Un ingénieur spécialisé a étudié le projet vers Versailles-Chantiers et il constate 200 M€ d'économie !

**Vu le contexte actuel de crise, une telle gabegie est inacceptable !**

*M. Bédier a également annoncé que ce tramway donnera de la valeur supplémentaire aux habitations.*

Certainement pas à celles qui se trouvent SUR le tracé ! Il faut être au courant qu'actuellement, en plus de la crise, les acheteurs renoncent ou font énormément baisser le prix à cause du tramway : évidemment aucune indemnisation n'est prévue pour cela !

**CONCLUSION** : Des députés ont dénoncé l'importance des sinistres imputés au passage d'EOLE

La Cour des Comptes a posé cette question : pourquoi le projet EOLE a coûté 4 fois plus cher que prévu ? et cite :

- des décisions prises sur des bases sommaires et des prévisions erronées
- l'estimation des coûts, réduite à sa plus simple expression
- les gares ne faisant pas l'objet d'une évaluation distincte.
- L'insuffisance des études préliminaires; etc ... etc ...

**Qui aura le courage de prendre la décision d'arrêter ce futur scandale, et de faire faire enfin une étude sérieuse en comparant les différents tracés possibles ?**