



## **ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY**

### **Compte-rendu de la visite de la gare du tramway T6 Viroflay Rive Droite**

Cette visite a été organisée pour les riverains par le Conseil Général des Yvelines le Samedi 2 Avril 2016  
Mme ROLLIN et M LEBLANC représentaient le Conseil Général et M LEBRUN, maire de Viroflay, était présent. Un buffet d'accueil, boissons et sandwiches, était gentiment proposé aux riverains.

Des agents de la RATP (qui réalise l'exploitation de la ligne T6) guidaient les visiteurs par petits groupes.

De nombreux adhérents de notre association étaient également présents.

*Ce compte-rendu a été réalisé à l'aide de notes personnelles prises lors de cette visite*

Ce document s'articule en 2 parties :

Première partie : Compte-rendu de la visite

Deuxième partie : Questions de l'Association



# ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

## PREMIERE PARTIE : COMPTE-RENDU DE LA VISITE

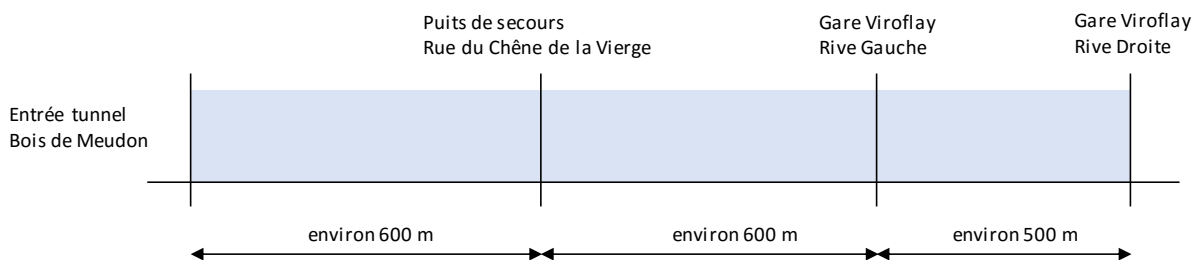
### Situation de la gare sur la ligne T6

La gare de Viroflay Rive Droite est le terminus du tramway T6, qui va de Châtillon à Viroflay, comme le montre le plan de ligne ci-dessous (document RATP) :



La partie sur la commune de Viroflay est souterraine. L'entrée du tunnel se situe en contrebas de Vélizy, dans la forêt, entre les 2 voies de la RD53 qui relie Vélizy à Chaville.

La partie en tunnel est organisée :

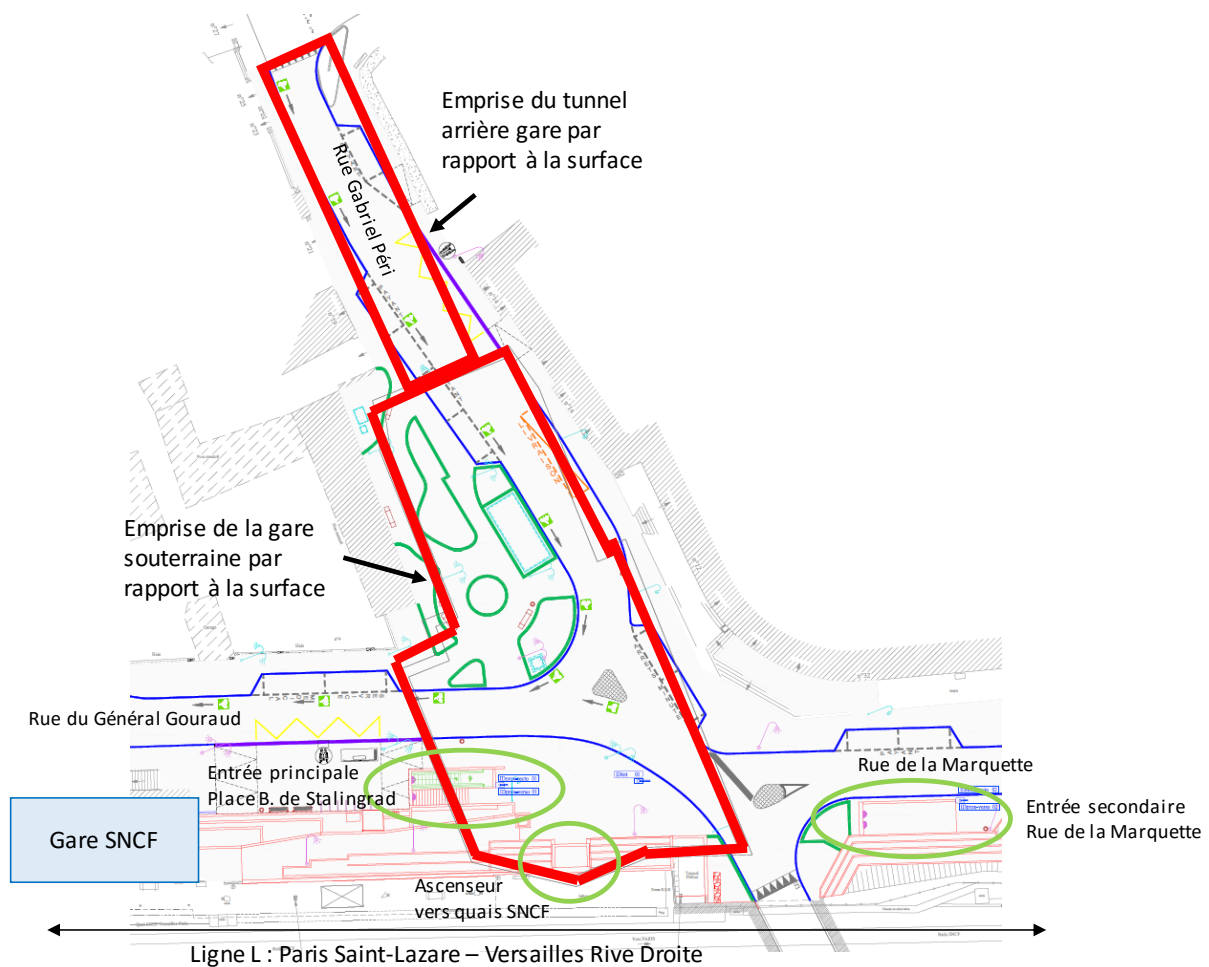




# ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

## Situation de la station et accès

La station Viroflay Rive Droite du tramway T6 est située sous la place de la Bataille de Stalingrad.



Cette station est reliée par un ascenseur qui dessert la place et le quai de la gare SNCF Ligne L côté direction Paris Saint-Lazare. Il n'existe pas d'autre accès direct entre la gare souterraine du tramway et la gare SNCF. La correspondance s'effectue à l'aide des entrées / sorties situées en surface.

Il existe 2 entrées / sorties : Principale sur la place et secondaire au niveau de la rue de la Marquette. Seule la sortie principale bénéficie d'un escalator dans le sens de la montée.

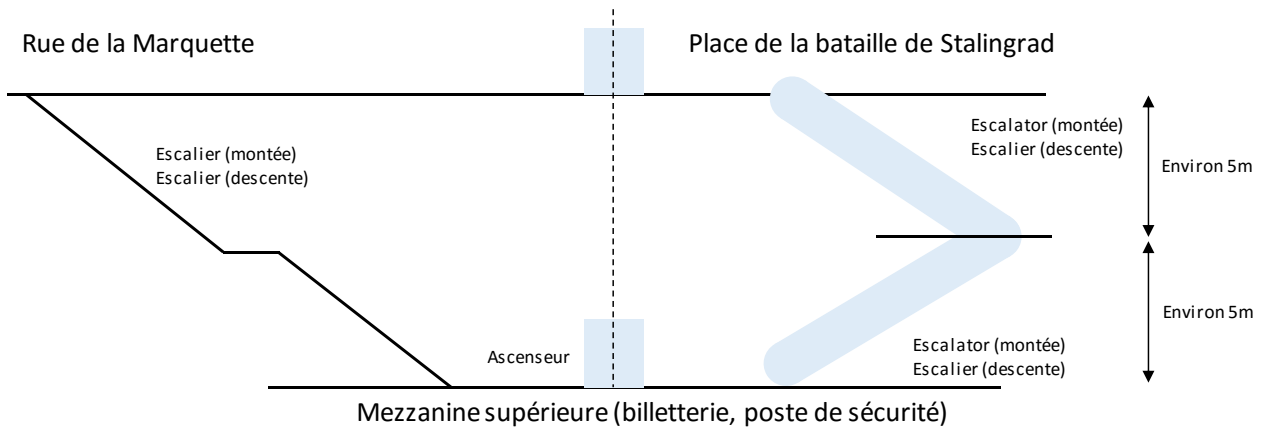
L'emprise de la gare souterraine occupe l'ensemble de la surface de la place. Les murs de construction (en parois moulés) se situent environ 1m à 2m en deçà de la résidence La Marquette et environ 1m du garage de la maison dite « Amiral Radiguet ». Un tunnel supplémentaire a été également réalisé pour permettre le ½ tour des rames du tramway. Il est situé sous la rue Gabriel Péri et remonte la rue jusqu'au niveau de la résidence de La Poussardière.



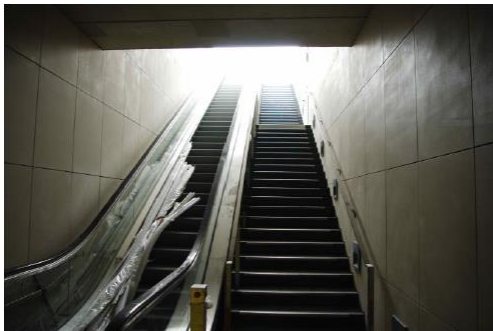
## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

### Plan de la station – Accès mezzanine supérieure

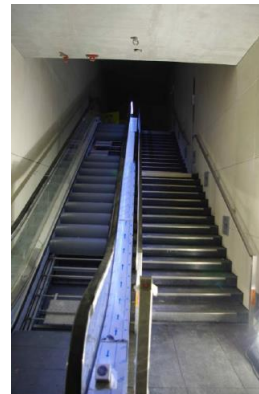
L'accès à la station se fait à l'aide de 2 escaliers :



La descente depuis l'entrée principale (sur la place) s'effectue en escalier et la montée par l'escalator. Il existe un palier intermédiaire dans cet accès.



*Sortie principale – niveau palier intermédiaire*

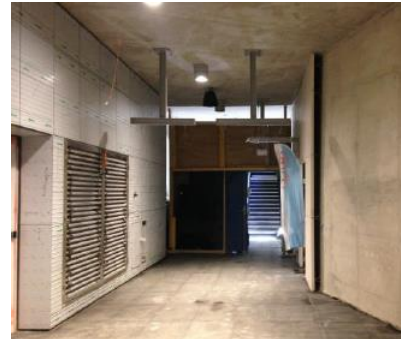


*Sortie principale – niveau mezzanine*

Cet accès permet d'arriver à une mezzanine qui offre également l'accès vers la sortie rue de la Marquette et vers l'ascenseur qui dessert la place et le quai SNCF (direction Saint-Lazare).



*Niveau mezzanine – Sortie rue de la Marquette*



*Niveau mezzanine – Sortie principale*



## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

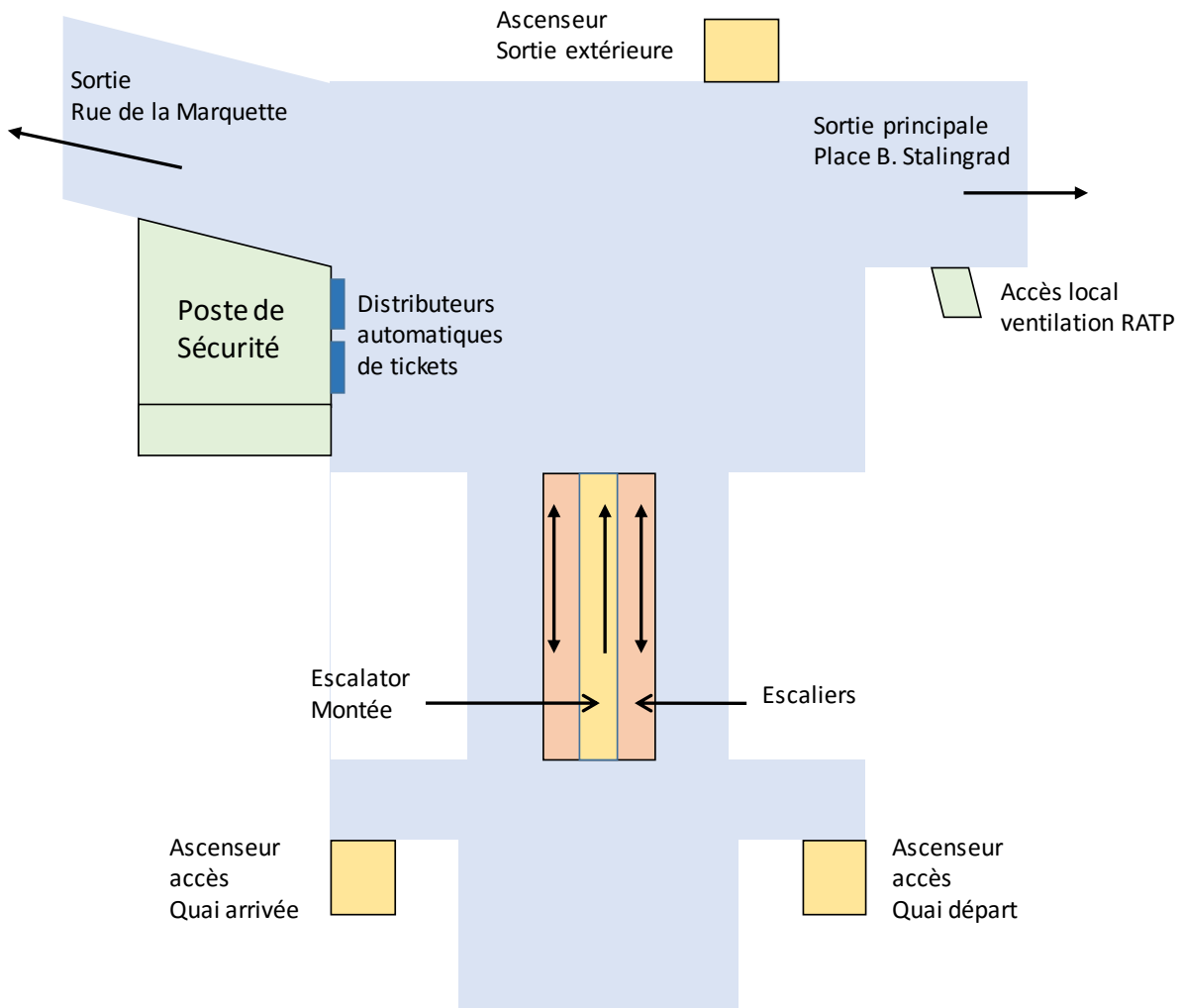
### Plan de la station – Mezzanine supérieure

La mezzanine supérieure offre la jonction entre les accès vers les sorties et les accès vers la gare souterraine du tramway. Elle comporte également un accès à un local technique RATP (pas de présence de personnel) qui abrite le système de ventilation. Ce local est situé au-dessus de la station souterraine.



Accès vers local technique de ventilation

La mezzanine supérieure est organisée :





## **ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY**

### **Cette mezzanine abrite la billetterie et le poste de sécurité**

La billetterie consiste en 2 automates de ventes de tickets. Il n'y a pas de guichet de vente avec du personnel. L'accès aux quais du tramway se fait librement, il n'y a pas de portillons de passage.

Il y a un poste de sécurité. Selon la RATP, ce poste abrite 2 personnes en permanence 24 heures sur 24. Il est chargé de la surveillance des 2 stations Viroflay Rive Droite et Viroflay Rive Gauche. Il n'y a pas de poste de sécurité à Viroflay Rive Gauche.

**La station est fermée au public la nuit, de la fin du service à la reprise du matin.**



Ce poste de sécurité surveille :

- **Ecrans de vidéo-surveillance**

De très nombreuses caméras de vidéo-surveillance sont installées en tous points de la station.



- **Système de détection incendie et de détection des fumées**

Le poste de sécurité a également **un accès aux annonces sonores en station**





## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

### Mezzanine supérieure – accès aux quais du tramway

L'accès aux quais du tramway se fait par deux escaliers qui encadrent un escalator de montée. Il y a également deux ascenseurs en bout de mezzanine qui permettent l'accès respectivement au quai de départ et au quai d'arrivée du tramway.



Accès aux quais du tramway niveau mezzanine supérieure supérieure



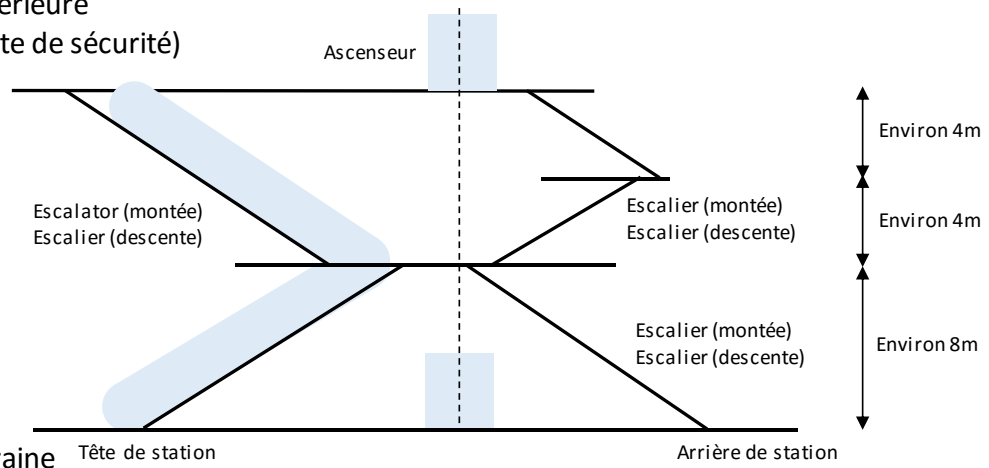
Vue de la station souterraine depuis la mezzanine

L'accès aux quais de la station souterraine s'effectue par une mezzanine intermédiaire.

Mezzanine supérieure  
(billetterie, poste de sécurité)

Mezzanine  
intermédiaire

Quais  
station souterraine



Cette mezzanine intermédiaire effectue la jonction des 2 escalators. Elle constitue un palier où sont raccordés les escaliers venant des quais.

L'accès principal se fait vers la tête de station. Comme il n'y a pas d'issue vers l'extérieur depuis l'arrière de la station, il a été ajouté un escalier additionnel pour permettre une meilleure évacuation des personnes en cas de problème. Aussi, il existe 2 chemins possibles pour accéder à la mezzanine supérieure depuis les quais.

Les ascenseurs ne desservent pas la mezzanine intermédiaire et vont directement à la mezzanine supérieure.



## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

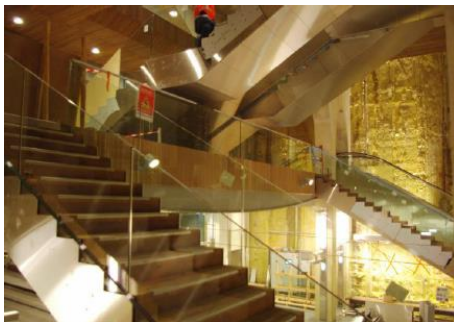


*Mezzanine intermédiaire*  
*A gauche, escalier vers mezzanine supérieure*  
*A droite, escalier vers le quai « départ »*



*Mezzanine intermédiaire*  
*A droite, escalier additionnel*

L'escalator n'est situé que du côté du quai « arrivée ». Du côté du quai des départs, cet escalator est remplacé par un escalier. Il y a donc un escalier double au niveau du quai « départ ».



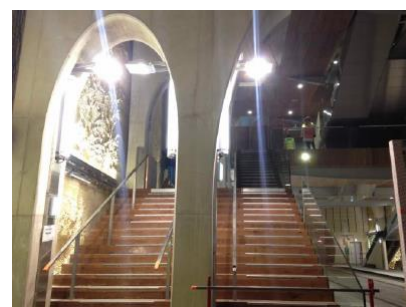
*Mezzanine intermédiaire*  
*A gauche, l'un des 2 escaliers depuis le quai « départ »*  
*A droite au fond, escalier + escalator depuis le quai « arrivée »*



*Vue accès venant du quai « arrivée »*



*Mezzanine intermédiaire*  
*A noter les escaliers additionnels vers la mezzanine supérieure*



*Vue accès vers le quai « départ »*

A noter que le personnel de la RATP a précisé qu'il était possible de traverser les voies de la station, indiquant implicitement que les 2 ascenseurs d'accès permettent de joindre indifféremment le quai « arrivée » et le quai « départ ».

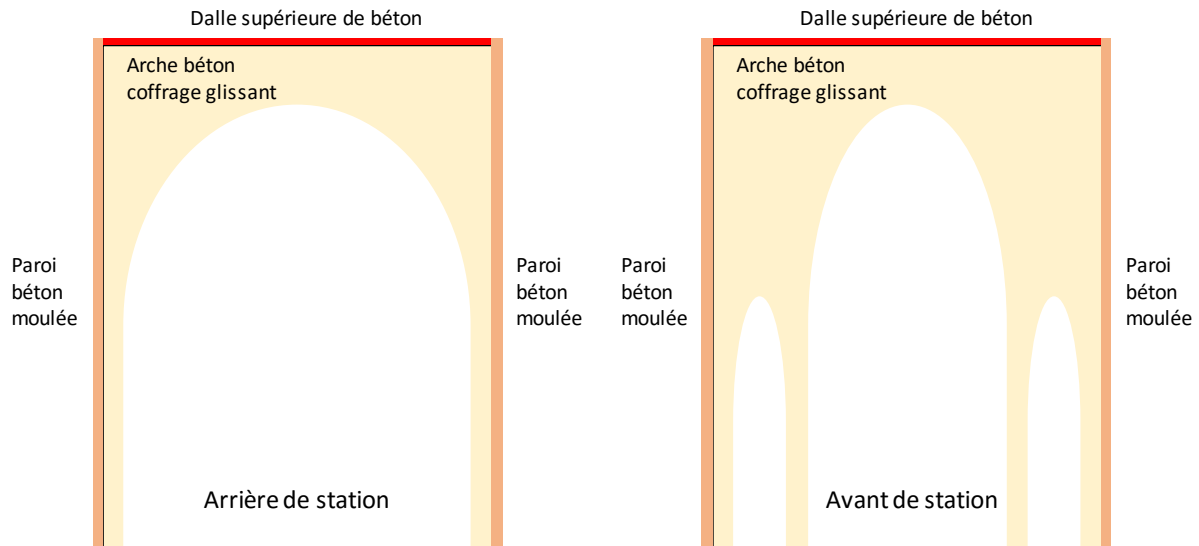




## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

### Architecture et décoration de la station souterraine

La station souterraine se présente comme une grande salle dont le plafond est soutenu par des arches. Les arches ont été réalisées en coffrage glissant. Elles s'appuient sur des piliers de béton. Les murs sont constitués des parois moulées en béton tout autour de la station.



Il y a 2 modèles d'arches :

Celles qui sont situées en tête de la station (c'est dire vers le tunnel de circulation) sont dédoublées sur les côtés pour laisser place soit à 2 escaliers – sens descente – soit à un escalier et un escalator – sens montée –



*Vue vers la tête de station*

Celles qui sont situées en arrière de la station (c'est-à-dire vers le tunnel de garage) ne sont pas dédoublées



*Vue vers l'arrière de la station*



## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

Le plafond est constitué de la dalle de béton qui ferme la gare.

Lors de la construction, le principe retenu a été d'abord faire les parois moulées, puis d'excaver le trou. Une partie de la dalle supérieure a été posée. Après l'arrivée du tunnelier, la tête a été démontée, sortie par le haut, et le reste du tunnelier a été tracté en arrière vers l'entrée du tunnel au bois de Meudon. Ce n'est que vers la fin du chantier que la dalle supérieure a été fermée.

Les riverains se souviennent de toutes ces étapes :



L'architecte de la station a demandé que les parois moulées restent à l'état brut et visibles depuis l'intérieur de la station. Ce choix donne une esthétique très contemporaine.





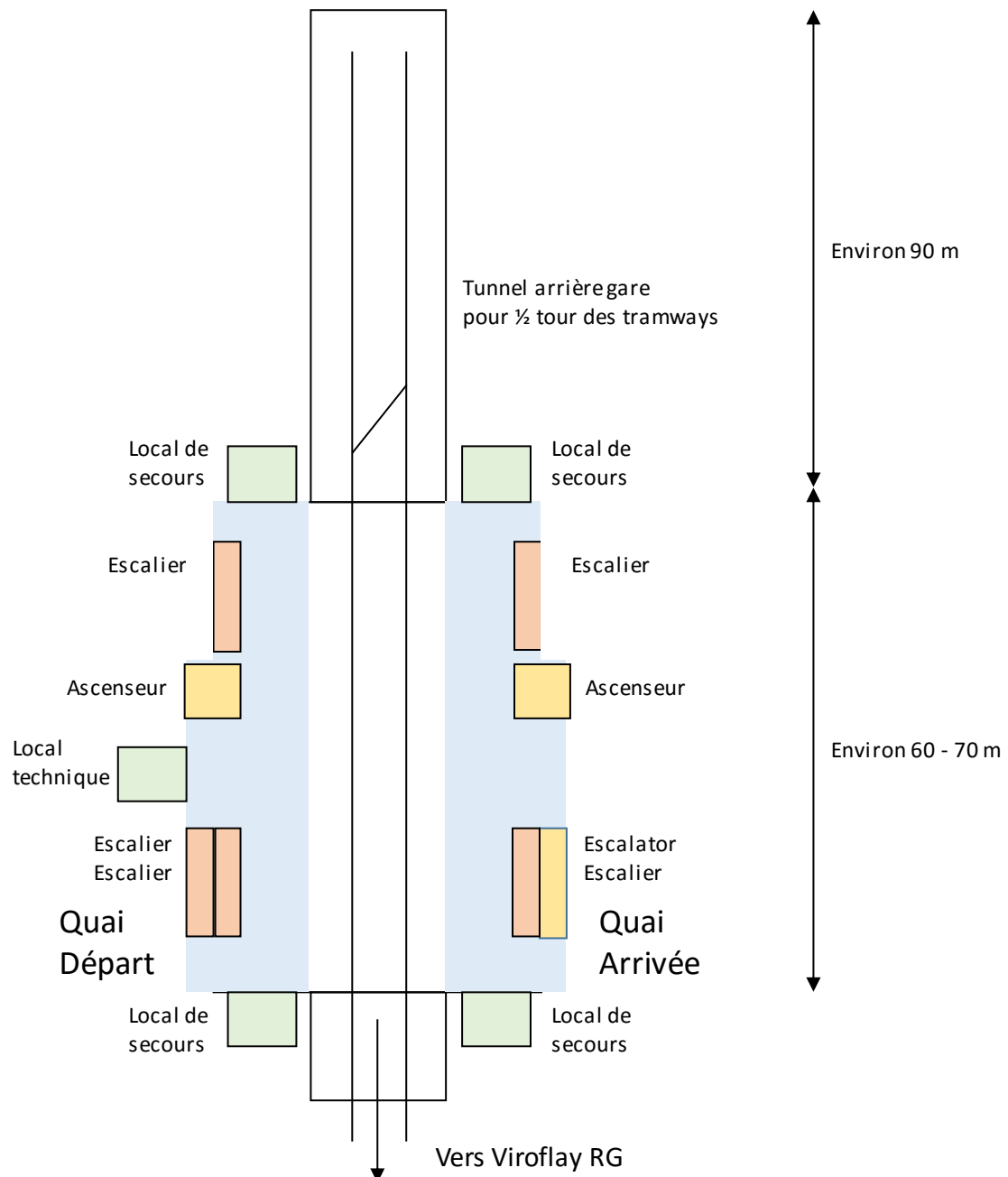
## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

### Station de tramway souterraine

La station se situe environ à 25 mètres en-dessous du niveau de la place.

Elle est constituée de 2 quais affleurant le niveau des voies. Ces quais sont situés de part et d'autre des 2 voies. Les quais sont clairement différenciés : l'un dans le sens des arrivées, l'autre dans le sens des départs. Comme, indiqué précédemment, seul le quai « arrivée » bénéficie d'un escalator orienté dans le sens de la montée. Egalement indiqué précédemment, les 2 ascenseurs situés sur la mezzanine supérieure accèdent à chacun des quais.

La station est organisée :





## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

### Le tunnel d'arrière gare

C'est un tunnel qui prolonge les voies en gare sur une distance d'environ 90 mètres.

Ce tunnel permet aux rames de tramway d'effectuer un demi-tour (plus exactement le conducteur change de cabine car les rames sont réversibles) et de rejoindre le quai « départ ».

Ce tunnel peut accueillir une rame supplémentaire, il est envisagé par la RATP qu'une rame stationne dans ce tunnel régulièrement.

Ce tunnel n'est pas accessible au public et dispose d'un système anti-intrusion qui détecte toute personne franchissant le seuil du tunnel.



*Vue du tunnel d'arrière gare depuis la station*



*Tunnel d'arrière gare – A noter l'aiguillage qui permet le retournement de la rame*

### Les quais

La station est constituée de 2 voies de circulation. Les quais sont différenciés, sens arrivée et sens départ.

Les quais sont affleurant aux voies, une petite marche permet de traverser les voies. Le revêtement des voies est en béton lisse et les trottoirs sont recouverts de dalles en granit.

Les quais disposent de plusieurs bornes de contact pour appeler le poste de sécurité en cas d'urgence. Elles sont réparties à raison de 1 à chaque extrémité de quai et d'une au premier tiers du quai. Il y a des bancs en bois le long du mur.





## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY



*Vue de la station côté tunnel de circulation*



*Vue de la station côté tunnel arrière gare – Quai « départ »*





## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

A noter que l'éclairage est assez fort, ce qui offre une bonne lumière au niveau des quais.

La signalétique courante n'est pas encore en place, il manque notamment les indications de déplacement (plans, indication des sorties, panneaux indiquant la station), aussi il n'est pas possible de rendre compte de la facilité de repérage.

La RATP mentionne qu'un écran de la ligne L sera situé au quai « arrivée » pour indiquer les prochains trains Paris Saint-Lazare <-> Versailles RD.

Le local technique situé sur le quai « départ » est réservé au personnel. Il n'est pas accessible au public.

### Sécurité incendie

La station est une station terminus. Entre les gares de Viroflay RD et Viroflay RG, il y a environ 500 mètres et il n'y pas de puits de secours intermédiaire.

La station souterraine ne dispose que d'un seul côté de sortie au niveau de la mezzanine supérieure. Il n'y a pas de possibilité d'évacuation vers une seconde issue du côté du tunnel d'arrière gare. C'est pourquoi il a été installé des escaliers en arrière des quais pour permettre une évacuation complémentaire des personnes présentes.

Pour pallier ce choix de conception – étrange, car éloigné des règles actuelles de sécurité –, un puissant système de ventilation a été mis en place. Il est installé au-dessus de la station dans un local dédié.

Le principe est de maintenir la station en surpression. Le système de ventilation évacue les fumées vers un puits ouvert sur l'extérieur situé sur le square de la place.



*Grille de ventilation située au-dessus de l'entrée du tunnel d'arrière gare*



## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

Une sonde d'analyse d'air permet l'identification des fumées. En cas de fumées, le poste de sécurité est informé et le système de ventilation passe en mode « maximum » pour évacuer ces fumées vers l'extérieur, par un système de trappes de désenfumage.

Il y a 4 locaux aux 4 coins de la station. Selon la RATP, ces locaux « seraient » des locaux de secours et pourraient abriter en cas d'incendie ou de fumées quelques personnes à mobilité réduite ou invalides.

La signalétique n'étant pas en place, et ces locaux abritant également du matériel technique, il n'est pas possible de vérifier cette assertion ni de connaître la procédure retenue. La capacité de ces locaux est également inconnue.



En cas d'incendie, il y a des colonnes sèches qui arrivent en tête de quai.

La RATP indique que la sécurité réglementaire est de type « GA ».

Les pompiers disposent d'un accès particulier au tunnel (au niveau du puits de secours au Chêne de la Vierge ?). Ils peuvent donc intervenir depuis la surface dans le tunnel de circulation.

En cas d'incendie, les pompiers peuvent engager des véhicules dans le tunnel depuis l'entrée du Bois de Meudon. Ils ne peuvent agir que sur ordre du « PCEM ». A réception de cet ordre, le courant est coupé dans le tunnel et des véhicules peuvent remonter le tunnel jusqu'aux stations.



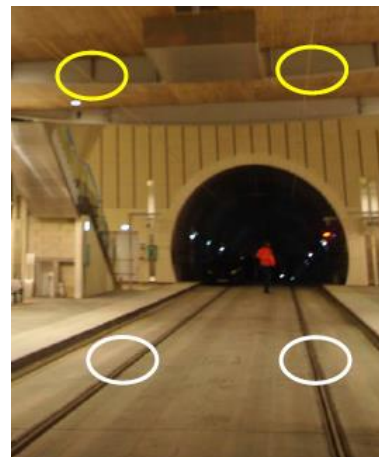
## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

### Fonctionnement du tramway

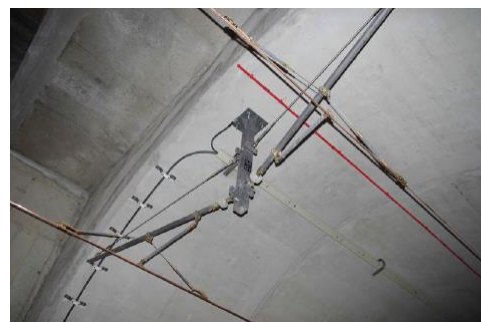
Le tramway est un tramway sur pneus. Il est guidé par un rail central et alimenté en courant électrique depuis une sorte de caténaire, appelée ligne aérienne de contact (LAC). Cette ligne est constituée d'un seul câble situé à environ 6m de haut. Elle est alimentée par courant continu (tension non connue, 750V ?).

Le système en place est différent de celui existant à Bordeaux. Le tramway ne prend pas son alimentation en courant par le rail au sol. Le rail central est un rail de guidage. Ce rail sert de neutre pour établir la continuité du chemin électrique lors du passage d'une rame.

Traverser les voies ne présente pas de danger (hors circulation).



Il n'est pas connu le schéma de sectionnement de l'alimentation des tunnels et des stations. Est-ce que les 2 lignes sont alimentées par la même source ? Que se passe-t-il en cas de coupure d'énergie, tous les tramways engagés sont-ils immobilisés ?





## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

Le système de signalisation s'effectue à l'aide de balises passives qui communiquent à la rame sa position et son numéro de voie. La lecture de l'information s'effectue lors du roulement.



Il existe également des boucles à induction dans le sol sous la voie. Le passage du tramway sur ces boucles provoque le déclenchement des feux et des aiguilles, sous le contrôle d'un système d'enclenchement.

Le conducteur du tramway peut communiquer avec un régulateur d'exploitation à l'aide d'une liaison radio de type TETRA (système couramment utilisé par la RATP). Ce système fonctionne à 450MHz.

Le relais radio est sans doute situé dans un local technique de la station. Le système utilisé en tunnel est un câble rayonnant le long du mur. Il semble que ce système soit distribué ce qui pourrait induire des antennes en station. Peut-être des membres du personnel de station disposent-ils également de téléphones portatifs pouvant entrer en relation avec le poste d'exploitation et les conducteurs (non connu).



Selon la RATP et le Conseil Général, il peut y avoir plusieurs rames de tramway engagées simultanément dans le tunnel. Le système de signalisation en place permet cette opération et la cadence des rames en heure de pointe nécessite ce mode de fonctionnement.

Le poste de commande d'exploitation de la ligne est situé à Vélizy.



## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

### L'eau

La présence abondante d'eau dans le terrain de la place a été une grande problématique pour la société EIFFAGE lors de la construction de la gare. Les ingénieurs ont sous-estimé ce problème. Les riverains, qui connaissent l'emplacement des sources et des lentilles, ont pu constater que la société EIFFAGE a dû installer une pompe pendant plusieurs années sur le chantier. Les travaux d'étanchéité ont été plus longs que prévu et la société VEOLIA a dû intervenir plusieurs fois pour mettre en place de nouvelles canalisations.

Lors de la visite, la station était sèche. Il avait plu les jours précédents donc l'étanchéité de la station face à des pluies moyennes semble efficace. L'eau ne pouvant plus rentrer dans la station, elle va se propager ailleurs ...

Fort de l'enseignement des déboires du chantier, et contrairement à ce qui avait été dit à l'Association – à la fin des travaux d'étanchéité, la pompe sera démontée –, il a été mis en place une pompe dans la station. L'eau est donc actée comme un problème pour la station T6 Viroflay Rive Droite.



*Vue d'une partie du système d'évacuation de l'eau*

Une pompe a été installée dans un local technique de la station. Le principe est de collecter les eaux d'infiltrations et de les évacuer vers le point bas du tunnel. A cet endroit il a été construit un raccordement au collecteur du ru Marivel.





## **ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY**

### **Ouverture du service**

Mme ROLLIN (Conseil Général) a indiqué :

**« La mise en service commerciale s'effectuera avant les vacances d'été 2016 »**

Il reste encore à effectuer de nombreux essais.

Selon le site Internet RATP du tramway T6 :

*Ces essais permettent de vérifier les gabarits de passage, la captation d'énergie, la signalisation ou encore les communications radio dans la partie souterraine. Des essais fonctionnels et de sécurité propre aux stations souterraines sont menés en parallèle. Il s'agit de vérifier la distribution basse tension, les éclairages, la distribution d'eau potable, les colonnes sèches, les pompes d'épuisement des eaux, les ventilateurs de confort et de désenfumage, les ascenseurs, les escaliers mécaniques, le système de sécurité incendie, la billettique, la sonorisation et l'information voyageurs.*

Egalement, le dépôt des dossiers de sécurité est en cours, les autorisations n'ont pas été données.

La station ne peut pas ouvrir au public sans l'agrément de la Préfecture de Police, des pompiers et en l'absence de dossiers complets actés par des bureaux de contrôle autorisés.

L'Association n'a pas connaissance des conclusions ni des réserves pour la partie sécurité du public.

### **Offre de transport**

La fréquence de desserte varie de 4 minutes en pointe, 7 minutes en heures creuses, 10 à 20 minutes le soir et les week-ends. La ligne est continue depuis Châtillon, toutes les rames devraient circuler jusqu'à Viroflay Rive Droite. Le temps de parcours sera de 40 minutes une fois la totalité de la ligne en service.

Selon le journal connaissance-du-rail.com :

*Le matériel roulant se compose de 28 rames Translohr du modèle STE6. D'une longueur de 46 m, elles ont un gabarit étroit de 2,20 m et une capacité de 252 voyageurs, dont 60 assis. Une rame peut rouler à la vitesse maximale de 60 km/h.*

*D'un coût particulièrement élevé (4,85 millions d'euros par rame), le Translohr a été préféré à un tramway traditionnel en raison de la présence de rampes importantes à Châtillon et à Viroflay et à cause de son gabarit étroit qui permet de réduire le diamètre, et donc le coût, du tunnel de Viroflay.*

*Compte-tenu du trafic attendu (trafic prévisionnel de 82 000 voyageurs par jour), dont les prévisions seront probablement rapidement dépassées, on peut s'interroger sur la pertinence du choix du Translohr, même en version allongée.*



# ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

## DEUXIEME PARTIE : QUESTIONS DE L'ASSOCIATION

### Commentaire général de l'Association

L'Association a été impressionnée par la réalisation technique que constitue la gare souterraine du tramway T6. Réaliser un tel ouvrage dans un espace aussi petit était un défi.

La station est lumineuse et la décoration a plu (bon retour de nos adhérents).

L'aménagement en surface a été sacrifié au profit de la réalisation souterraine.

### Thèmes et questions

#### Flux des passagers

La station semble avoir été étudiée du point de vue de la RATP. Le flux attendu des passagers en correspondance va créer des congestions au niveau des accès entre la mezzanine supérieure et les quais (on prendra l'analogie avec la Ligne L / U à la station de La Défense). Il n'y a pas d'escalator de descente, et le point d'entrée en descente est double. La présence de ces 2 escaliers entourant l'escalator de montée va entraîner un « télescopage » des flux de passagers. Un escalier unique, bordé de 2 escalators, aurait été plus judicieux.

- 1) Comment sera gérée la rencontre entre les 2 flux au niveau de la mezzanine supérieure ?
- 2) Existe-t-il des prévisions de flux de circulation des personnes entre la mezzanine supérieure et les quais ?

Egalement, les passagers âgés, invalides, avec des valises ou des poussettes vont souffrir pour atteindre les quais.

Le taux de disponibilité des ascenseurs est relativement faible, accentué par le fait que cet ascenseur dessert l'extérieur. Par analogie avec les accès RER dans Paris, il est à prévoir que cette gare sera très souvent inaccessible aux personnes âgées et aux personnes invalides.

Nous déplorons l'absence d'un guichet « humain ». Certaines personnes (les plus âgés, des invalides ou des touristes étrangers) ont moins d'aisance avec les automates. Une présence humaine permet de conseiller, de répondre à une question, de rassurer. L'orientation dans la station n'est pas immédiate. Une personne en guichet donne une dimension humaine au déplacement en transport en commun.

- 1) Est-il possible de prévoir une personne « humaine » aux heures pleines ?

Le choix d'une station terminus et multi-pôle souterraine sans personnel dédié au public nous paraît présenter un risque majeur pour la sécurité des personnes.



## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

### Sécurité des passagers

La présence du poste de sécurité avec du personnel 24/24 rassure, mais les informations sur le mandat de ces personnes est inconnu.

- 1) Comment ce poste peut-il être sollicité par le public ?
- 2) Quel est le mandat de ce poste ? Uniquement sécurité incendie ? Que se passe-t-il en cas d'acte de malveillance ?
- 3) Est-il habilité à effectuer les premiers secours en cas de malaise d'un passager ? Quel est le profil des occupants de ce poste ?
- 4) Pourquoi ce poste n'a-t-il pas de vitres du côté du flux des passagers ?
- 5) Surveille-t-il également la sécurité en surface ?
- 6) Un système de bornes de contact est réparti dans l'ensemble de la station. Sont-elles connectées au poste de sécurité ? A un autre centre de surveillance ?
- 7) Egalement la fermeture de la gare de nuit semble logique, mais ce poste de sécurité reste-t-il joignable depuis l'extérieur ?
- 8) En cas de « grippage » d'un escalator, ce qui va occasionner un bruit désagréable dans tout le quartier, est-il possible de demander aux agents de ce poste de l'arrêter ?

### Réseau de surveillance vidéo

L'Association a également apprécié le réseau très dense de caméras vidéo dans l'ensemble de la station.

- 1) Comment sont exploitées ces informations ?
- 2) Sont-elles uniquement liées à la surveillance ou sont-elles aussi utilisées pour la sécurité du public ? (vol à la tire, pickpockets, malaise d'une personne, harcèlement de passagers, trafic de stupéfiants aux accès extérieurs ...)

### Sécurité du public

**Un des points majeur relevé lors de la visite est la structure en cul-de-sac pour la sortie de la gare souterraine.** Comme il n'existe qu'une seule sortie possible, un événement très grave (type incendie violent ou type acte terroriste comme vécu tristement en France et en Belgique ces 6 derniers mois) dans la station ne va pas permettre une évacuation simple du public.

- 1) L'Association demande à disposer d'information sur l'utilisation des locaux de secours. Leur dimensionnement ne semble pas adapté à une tragédie importante
- 2) L'Association demande à disposer du rapport de la commission de sécurité
- 3) Est-il envisagé un jour, de prévoir une issue de secours au niveau du tunnel d'arrière gare vers la surface (rue Gabriel Péri devant l'ancien pressing) ?



## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

### Immobilisation des rames dans le tunnel

Le schéma de sectionnement de l'alimentation des tunnels et des stations n'a pas été présenté lors de la visite.

- 1) Est-ce que les 2 lignes sont alimentées par la même source ?
- 2) Que se passe-t-il en cas de coupure d'énergie, tous les tramways engagés sont-ils immobilisés ?

### Le drainage des eaux souterraines

L'Association a noté que le problème des infiltrations d'eau a été considéré pour la réalisation de cette station souterraine. Curieusement, pendant les 5 années des travaux (Automne 2011 – Eté 2016), la problématique de l'eau a toujours été minimisée par les pouvoirs publics à chaque requête de l'Association.

Aujourd'hui, lors de fortes pluies, la résidence la Marquette subit des infiltrations nouvelles et importantes dans des caves qui étaient jusqu'à présent « sèches ». Ce qui veut dire que les drains sont sous-dimensionnés. La question du dimensionnement des drains avait été posée à EIFFAGE lors de la réunion d'information au public en Février 2012, qui avait indiqué en séance « tout est bien calculé ».

Le résultat justifie les craintes de l'Association : une méconnaissance du terrain. La démonstration par un ingénieur EGIS au cours d'une réunion publique, indiquant l'avancée négligeable de l'écoulement des eaux sous la place de la Bataille de Stalingrad est peut-être vraie dans les livres mais pas dans les caves.

**L'annonce du chantier à venir de la gare SNCF, puis du nouvel immeuble montre que les pouvoirs publics n'ont pas pris la mesure du problème de l'écoulement de l'eau.** Une aggravation de la situation est à prévoir pour tous les riverains de la place, de la rue Gabriel Péri, de l'impasse Dupin et de la rue Estienne d'Orves.

Rappelons que la construction du « saute-mouton » (passage inférieur SNCF Ligne L), créant un phénomène analogue de barrage à l'écoulement des eaux, a entraîné des dégradations irréversibles sur bon nombre de maisons de la rue de Nice, l'une d'elle a dû être démolie.



## ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY

### Pollution de l'air

Lors des essais de ventilation réalisés le 7 Avril 2016 pendant ½ heure en continu, il s'est élevé dans le quartier une colonne grise de poussière épouvantable. L'air était irrespirable dans les appartements et les maisons autour de la place. Cette poussière a fortement incommodé les riverains présents, certains ont suffoqué.

L'exercice a présenté un risque pour la santé des riverains et en particulier des personnes âgées et des enfants. Aucune information sur le risque de pollution de l'air lié à cet essai n'a été communiquée aux riverains.

L'Association demande qu'une information individuelle sur le risque de santé soit communiquée avant chaque essai et qu'il soit réalisé une mesure de la qualité de l'air.

Lors de la construction de la station, la société EIFFAGE avait installé des silos de poudre blanche qui ont entraîné des problèmes de santé pour les enfants et les personnes âgées. A la demande des riverains, ces silos ont été démontés mais aucune information n'a été communiqué sur le contenu de ces silos.

Depuis la mise en route du système de ventilation dans la station, les riverains craignent une augmentation dans l'air des poussières résiduelles des travaux.

**Le système de ventilation rejette un grand nombre de poussières, la santé des riverains est impactée.**

- 1) L'Association demande un rapport sur la qualité de l'air rejeté par le système de ventilation

### Trop de passagers

L'Association partage l'analyse d'un sous-dimensionnement de la capacité des rames du tramway T6 aux heures de pointes.

2 flux de circulation sont à considérer :

- 1) Les personnes habitant Clamart / Vélizy qui se rendent à leur lieu de travail situé en banlieue Ouest (La Défense / Suresnes / Versailles et RER A)
- 2) Les personnes habitant en banlieue Ouest qui se rendent à Vélizy (importante zone d'emploi non desservie jusqu'à présent par les transports en commun)

Indiquer 82000 personnes par jour n'est pas crédible, d'autant que la partie Châtillon – Vélizy déjà en service est saturée aux heures de pointes. Ce tramway sera dépassé par son succès.

- 1) Est-il possible de disposer d'informations précises sur le prévisionnel de trafic au niveau de la gare de Viroflay RD ?
- 2) Que propose la RATP pour pallier la carence en offre de places ?
- 3) Est-il possible de rajouter des tramways en heure de pointes ?
- 4) Si oui, est-ce en accord avec l'offre proposée sur les correspondances ? Si non ?





## **ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA PLACE DE LA BATAILLE DE STALINGRAD A VIROFLAY**

### Impact sur la Ligne L Paris St-Lazare <-> Versailles RD

De nombreuses personnes en correspondance vont s'ajouter à chaque train aux passagers actuels. Compte-tenu de la cadence du tramway, sur l'heure de pointe, un estimatif de plusieurs centaines de personnes (possible 1000) en plus semble réaliste.

La Ligne L (malgré la nouvelle organisation des horaires en Décembre 2015) est soumise à des aléas de circulation importants. Des trains sont surchargés. Chaque jour, des trains sont supprimés dû à des problèmes de circulation.

**Il n'existe ce jour aucune analyse qui prend en compte l'arrivée des passagers du tramway T6 à la gare SNCF de Viroflay Rive-Droite.**

**L'Association redoute une aggravation majeure des conditions de transports sur la Ligne L.**

Le mécontentement des usagers (déjà lisible, puisque la Ligne L enregistre le plus grand nombre de réclamations par rapport aux autres lignes Transilien de la région parisienne) va augmenter et dégrader la situation existante déjà très difficile et très tendue.

- 1) Est-il possible de disposer d'une analyse d'impact sur la Ligne L ?
- 2) Que propose le STIF pour « absorber » ce surplus de passagers ?

### La sécurité de l'accès extérieur

La rampe d'accès à la gare SNCF (dont l'Association a demandé la suppression au Conseil Général en Janvier 2015 avant sa construction) a été maintenue. Cette rampe a une pente très importante, elle sera glissante et va causer de nombreux accidents en cas de pluie ou de neige. Des arêtes vives de béton ont été construites le long de cette rampe.

**Cette rampe est une source d'accidents prévisibles.**

- 1) Est-il possible de supprimer cette rampe ?



\*\*\* Fin du document \*\*\*