

Cabinet du Maire	Questions sur la ligne 18
------------------	---------------------------

Destinataires : Brigitte GREGOIRE et Antoine DUPIN.

Date : vendredi 26 juin 2015

Rédacteur : Mohamed MAHIEDDINE

1) Quel était le tracé initial ?

De nombreux tracés ont été étudiés. Ils ont été présentés lors de la réunion d'information mais aucun, initialement, ne passait sous le quartier de la Bretonnière et Voisins

2) Quelles sont les raisons techniques qui ont été mises en avant pour modifier le tracé déjà établi ?

C'est la réorientation de la gare Saint-Quentin Est (SQE) sur les terrains Thales pour offrir une meilleure desserte des quartiers situés à l'ouest de l'avenue Léon Blum, tout en desservant le Technocentre, qui a conduit à revoir le tracé.

3) Qui a autorisé ce nouveau tracé ? Qui était au courant ?

La SGP, maître d'ouvrage, fait étudier les tracés, dont celui-ci, par son bureau d'études. Le tracé a été réalisé pour permettre la bonne insertion de la gare SQE. D'autres tracés sont éventuellement possibles. Les partenaires locaux ont été informés pendant la campagne électorale pour l'élection municipale à Voisins le Bretonneux où la « réserve électorale » interdisait à la SGP de prévenir la délégation spéciale.

4) Peut-on avoir un plan précis du passage du métro à Voisins et plus particulièrement sous la Bretonnière ?

Ce plan a été présenté lors de la réunion. Les planches sont disponibles sur le site de la SGP.

5) Peut-on faire établir la liste des maisons concernées par une expropriation de leurs tréfonds ?

L'identification des propriétaires concernés n'a pas encore été réalisée, d'autant plus que des sondages de sols demandés par la SGP doivent permettre de vérifier la nature des terrains traversés avec, le cas échéant, des modifications du tracé initial.

6) Quelle sera la distance des voies avec la maison la plus proche de ce nouveau tracé ?

Le tracé nouveau devra être étudié pour pouvoir répondre à la question car la SGP a des contraintes techniques :

- la gare doit être à plat et en ligne droite sur 100 mètres
- sont à éviter, des rayons de courbure trop serrés surtout en cas d'utilisation d'un tunnelier
- l'emplacement de la gare doit respecter l'objectif qui lui est assigné dans le Schéma d'ensemble

- 7) Quelles sont les alternatives au tracé actuel permettant d'éviter le passage sous la Bretonnière ?
Y a-t-il une possibilité de déposer un recours pour modifier ce tracé du fait de l'absence totale de concertation avec la ville de Voisins ?
Il n'y a pas besoin de faire un recours pour demander à la SGP de réétudier un tracé dans la mesure où il reste dans le plan général des travaux (PGT) et ne modifie pas les ouvrages majeurs du projet.
C'est l'enquête publique qui est juridiquement obligatoire. Vous n'avez pas été consulté jusqu'à présent dans la mesure où les tracés antérieurs ne passaient pas sous Voisins le Bretonneux. La concertation en cours avec vous doit permettre de dégager des solutions.
Vos remarques seront prises en compte par la commission d'enquête qui organisera l'enquête publique.
- 8) Est-ce que la SGP s'engage bien à mener les études nécessaires afin de déplacer le tracé hors de la Bretonnière ?
OUI (cf. un RV déjà pris avec SAFRAN) + études AVP et PRO pour affiner le tracé.
L'analyse des sols peut-elle vraiment être un frein au projet de tracé ?
Oui car les terrains difficiles sont évités autant que possible (cf. Les marnières par exemple)
- 9) Quand le tracé sera-t-il définitif ?
A la fin des études de maîtrise d'œuvre qui ont pour objet de préparer les travaux. Mais les grandes orientations du projet sont définies antérieurement.
Quand est programmé le démarrage des travaux ?
Les données sont à titre indicatif. Ce sont les études de maîtrise d'œuvre qui détermineront, dans le cas de Voisins le Bretonneux, avec précision, le tracé, l'emplacement des ouvrages annexes et les dates des travaux.
- Ouvrages annexes Thalès :
- Travaux préparatoires : mi 2025 / Génie civil : fin 2025 / Fin des travaux : Fin 2026
Gare Saint-Quentin Est :
- Travaux préparatoires : début 2025 / Génie civil : mi 2025 / Fin des travaux : Mi 2028
Ouvrages annexes Technocentre :
- Travaux préparatoires : début 2026 / Génie civil : mi 2026 / Fin des travaux : Mi 2027
Passage du tunnelier sous Voisins le Bretonneux : Été 2027 à Hiver 2028
- 10) Le passage de la ligne 18 est-il légal ?
Comme tout projet privé ou public, le maître d'ouvrage du projet doit respecter le cadre juridique dans lequel il s'inscrit (cf. la construction d'une maison ou un projet comme la ligne 18).
Le projet doit donc respecter un certain nombre de règles : dans le cas de la ligne 18, un débat public l'exonère en principe d'une concertation renforcée mais pas d'une enquête publique.
- Le dossier du projet, et donc son tracé, seront examinés au regard du bilan avantages du projet/inconvénients de tous ordres, à la suite de l'enquête publique par la commission d'enquête qui rédigera un rapport et émettra des conclusions. Dans le cas du réseau de transport public du Grand Paris, la déclaration d'utilité publique est prononcée par décret en Conseil d'Etat, la durée de validité étant fixée par le décret.
- Ensuite, une série de procédures est également à respecter : loi sur l'eau, enquête parcellaire etc.
- 11) Où se trouvent les deux gares aux extrémités du tronçon qui passera sous la Bretonnière ?
Voir sur le site de la SGP.
- 12) Saint Quentin avec 140 000 habitants et plus de 100 000 emplois – voir plus avec l'agrandissement de l'agglomération – n'aurait droit, pour faire des économies, qu'à une seule gare placée à l'extrême Est de l'agglomération, desservant principalement le Technocentre de Renault. Comment les élus d'Elancourt, Trappes, Coignières, Maurepas, Montigny peuvent-ils rester indifférents ? N'y a-t-il pas plus d'emplois à l'ouest de l'A12 qu'à l'est de Guyancourt ?

Le Schéma d'ensemble proposait deux variantes de tracés à Saint Quentin : l'un avec deux gares, Saint Quentin Est et Saint Quentin Université et l'autre avec une seule gare localisée à Saint Quentin Est avec ainsi un tracé direct jusqu'à Satory. Dans le cadre des optimisations demandées à la SGP pour un montant de 3 milliards d'euros destinés à améliorer les réseaux existants, tous les tronçons du Grand Paris Express ont été amenés à diminuer leurs coûts d'investissement. La SGP, pour la ligne 18, a donc décidé de ne desservir Saint Quentin que par une seule gare. En contrepartie, la SGP travaille avec le STIF, la CASQY et l'EPPS pour faire de cette gare un pôle multimodal. Une réorganisation du réseau d'autobus interviendra afin de permettre aux populations des communes et aux salariés des zones d'activités de rejoindre une des gares du Grand Paris Express : Saint Quentin Est ou Satory.

- 13) L'Université de Saint Quentin n'est-elle pas sur Montigny ? Les étudiants n'ont-ils pas besoin d'une liaison sans transfert et attente avec les établissements universitaires et de recherche du plateau de Saclay ? Comment les industriels peuvent-ils rester sans réagir ?

Le réseau de transport du Grand Paris et notamment la gare Saint-Quentin Est doit devenir un pôle multimodal sur lequel se rabattront les réseaux de bus. Une étude de pôle pour intégrer les sites propres de transport, les liaisons vers le RER C et les lignes Transilien, les circulations douces ainsi que les parkings-relais sera entreprise sous l'autorité du Syndicat des Transports d'Île de France (STIF). La SGP participera au financement de cette étude.

- 14) Lors de la réunion du 11 juin à Magny les Hameaux, nous avons compris que la CASQY avait pris acte de la suppression de cette deuxième gare et attendait des mesures compensatoires. Ce n'est pas ce que nous attendons de nos élus qui devraient être aussi dynamiques que ceux du 91 qui ont obtenus trois gares sur le plateau de Saclay alors que l'activité et la population de celui-ci ne seront jamais équivalentes à Saint Quentin. Pourquoi nos élus (les maires de l'agglomération hors Guyancourt, les conseillers départementaux, les députés concernés, le Président du Conseil départemental et celui du Sénat, la candidate à la présidence de la Région) ne se sont-ils pas mobilisés ?

Pourquoi semble-t-il nécessaire que Voisins se batte pour une deuxième gare ? - Cela résoudrait le problème du passage sous la moindre parcelle de la ville. Une deuxième gare réduirait le trafic routier dans le périmètre de la gare Saint Quentin Est et donc les embouteillages, les besoins de parking - En se battant pour une deuxième gare, Voisins joue l'intérêt général de la ville nouvelle tout en protégeant le sien.

Le débat concernant la deuxième gare est dorénavant tranché. Le budget global de la Ligne 18 ne permet pas sa réalisation souterraine. L'implantation de la gare Saint-Quentin Est est arrêtée de façon définitive avec l'accord des élus du territoire concerné.

En revanche, l'évolution du tracé sous Voisins le Bretonneux, totalement disjoint de la question de la deuxième gare, peut être examinée.

La deuxième gare qui était prévue sur Saint Quentin n'a pas été retenue pour des questions de coûts.

- 15) Quelle assurance avons-nous que l'atténuation du bruit au travers des couches d'argile sera suffisante au passage des rames pour être en deçà du seuil de 50 dB (en période nocturne particulièrement) ?

Quels moyens technologiques permettent de s'assurer que les nuisances (bruit, vibrations) seront nulles pour les riverains ?

Et quels contrôles a priori et a posteriori seront menés pour s'en assurer ?

Un organisme indépendant et cautionné par la CASQY a-t-il été choisi pour y veiller ?

Une démarche et des valeurs cibles ont été définies sur la ligne 15 avec le concours d'un organisme indépendant. Celles-ci sont déclinées sur la ligne 18.

- 16) Quel dommage pour ma piscine, le tunnel passe quasiment dessous ?

L'engagement des études de maîtrise d'œuvre associé à des études de sols complémentaires et des expertises du bâti, permettront au maître d'ouvrage d'apprécier et d'identifier les risques sur les bâtis.

- 17) J'ai lu que le métro circulera sur fer. Ne faut-il pas privilégier une circulation sur roues ou de moindre résistance afin de limiter le bruit et les vibrations ?
 Quelle est la dernière technologie européenne ou mondiale pour limiter les impacts du bruit et des vibrations, celle-ci sera-t-elle utilisée dans le cadre du tracé proposé ?
 Une démarche et des valeurs cibles ont été définies sur la ligne 15 avec le concours d'un organisme indépendant. Celles-ci sont déclinées sur la ligne 18. Les roulements sur fer et sur pneus ont chacun leurs avantages et inconvénients. Les métros sur pneus consomment notamment 30 % d'énergie de plus que les métros sur fer.
- 18) Sur quelle distance se propagera le bruit en souterrain ?
- 19) Quelle est la vitesse du train en ligne droite et dans cette courbe, juste avant la gare ? S'il y a un ralentissement significatif, cela engendre-t-il une augmentation du bruit lié au freinage ou, au contraire une diminution ?
 La vitesse maximale d'un train en ligne droite est de 100 km/h. En arrivée de gare elle est beaucoup plus faible. Quant au bruit, il faut prendre en compte le fait que l'infrastructure (voies par exemple) et le matériel roulant seront neufs et intégreront tous les progrès réalisés pour limiter le bruit du train qui circulera à moins 22 mètres de profondeur.
- 20) Quelle sera la fréquence des passages en heure de pointe / en heure creuse ? Quelles sont les périodes des heures de pointes ? Périodes des heures creuses ?
 Y aura-t-il des périodes (nocturnes) sans trafic ? Si oui, entre quelles heures ?
 Quels sont les horaires et les jours de fonctionnement de ce métro ?
 A priori, les jours de fonctionnement et les horaires seront les mêmes que le métro parisien.
 Pour les fréquences, 2 minutes 30 à 3 minutes en heure de pointe du matin, 5 minutes en heures creuses de l'après-midi et 10 minutes en soirée.
- 21) Les vibrations de ce métro et l'affaiblissement des sols ne vont-ils pas fragiliser les structures des maisons, sachant que, dans le quartier de la Bretonnière, de nombreuses maisons ont déjà des témoins et des fissures de leurs façades ?
 Risques liés au passage sous les lotissements de la Bretonnière et Madison Garden. Les deux lotissements ont fait l'objet de deux déclarations de catastrophes naturelles dues à la dessiccation des limons et argiles entraînant des tassements et fissures. Certaines maisons ont été consolidées par micropieux de 10 à 15m de profondeur. Le tunnelier a un diamètre de forage de 9m et, dans l'hypothèse où son niveau bas est de 20m, il ne restera que 11m de couverture. Est-ce suffisant ? Le puits d'aération et de secours, dans le parking de Safran, est très proche des maisons.
 Au stade actuel des études, la hauteur de terrain au-dessus du tunnel est d'environ 15m, le niveau de rail est de l'ordre de 22m.
 L'engagement des études de maîtrise d'œuvre associé à des études de sols complémentaires et des expertises du bâti, permettront au maître d'ouvrage d'apprécier et d'identifier les risques sur les bâtis.
- 22) Comment s'assurer qu'il n'y aura pas de sinistre lors du perçage du tunnel pour le métro ou que les passages répétés du métro n'auront pas d'effets néfastes ?
 En complément des études d'enquête qui seront réalisées sur le bâti lors des études de maîtrise d'œuvre, une auscultation de surface sera mise en place. Cette auscultation dans les zones reconnues comme sensibles aux tassements sera mise en place en amont de la phase travaux (environ une année avant le début des travaux de génie civil), afin de mesurer la respiration naturelle du bâti et des ouvrages. Elle sera maintenue en phase travaux. Les déplacements enregistrés seront alors comparés aux estimations faites en phases études. Dans le cas de dépassement des valeurs seuils, les méthodes constructives seront immédiatement adaptées.
- 23) La SGP a-t-elle prévu dans son projet une indemnité d'expropriation (sur quelle base tarifaire ?) pour les propriétaires concernés par le passage du métro dans le sous-sol de leur propriété ?
 Cette indemnité est fonction de la profondeur à laquelle se situe l'ouvrage. Le barème de l'indemnité est fixé par la DIDN (=France Domaine)

- 24) Le tracé ne fait pas état de bouche d'évacuation ou de sortie de secours. Où seront-elles situées ?
[Voir sur les plans montrés en réunion et disponibles sur le site de la SGP.](#)
- 25) Pourquoi limiter la profondeur à 22m ? Avec un tube de diamètre de 10m, cela donne une profondeur, à partir de la surface, de seulement 12m. Cela est faible compte tenu du retour d'expérience de la ligne 15, qui, semble-t-il, a conduit à une profondeur de 30 mètres ?
[Au stade actuel des études, la profondeur n'est pas limitée. L'optimisation de la profondeur ne pourra se faire qu'avec des études de sols complémentaires et des enquêtes sur les bâtis existants ainsi que les réseaux concessionnaires.](#)
- 26) De quelle hauteur de terrain sous notre maison est on propriétaire ?
[Jusqu'au centre de la terre.](#)
A quelle profondeur devrait passer le métro ?
[Moins 22 mètres.](#)
- 27) Les anciens locaux Thalès vont être démolis pour être remplacés par une nouvelle zone d'habitat sur la commune de Guyancourt. Sait-on s'il s'agira d'habitat social ?
[A voir avec les aménageurs, la ville de Guyancourt et la CASQY.](#)
- 28) Un comité de riverains du quartier de la Bretonnière sera-t-il constitué et associé aux avancées du projet ?
[OUI, si l'on passe toujours sous la Bretonnière au moment des travaux.](#)
- 29) Un service juridique défendant les intérêts des habitants du quartier a-t-il été constitué ?
[Cette question ne concerne pas la SGP.](#)
- 30) Le tunnel faisant 9 m de diamètre, que veut dire emprise de 20 à 30m ?
[C'est une distance d'étude des terrains autour du tunnel.](#)
- 31) Que deviendront les parcelles et maisons acquises par la SGP ?
[Aucune maison n'est concernée par une acquisition sur tout le tracé de la ligne. Des parcelles seront acquises pour les ouvrages annexes mais elles ne sont pas actuellement positionnées sur la commune de Voisins. Elles resteront la propriété de la SGP mais si d'autres usages sont possibles, l'usage sera rendu.](#)
- 32) Je trouve très intéressants les deux tracés alternatifs vert et bleu. A l'évidence, il est possible de proposer un nouveau positionnement de la gare qui ne serait plus directement orientée vers la coulée verte, donc vers notre résidence. Dans cette hypothèse, cette gare souterraine est décalée un peu au nord, sous l'avenue de l'Europe. Question : peut-on envisager la gare à l'emplacement actuelle mais réorientée un peu plus au Sud, dans l'axe de votre tracé rouge ? Cela éviterait un passage piéton de 100m.
[Les études sur la gare seront poursuivies en maîtrise d'œuvre.](#)
- D'autre part, j'ai entendu parler d'un classement de l'usine Safran en "Seveso 2" qui interdirait tout passage du métro sous cette usine. Est-ce vrai ? Je n'en trouve pas trace sur Internet.
[SAFRAN n'est pas classé en SEVESO.](#)
- Enfin, habitant rue Renoir dans un pavillon de type "Pétunia", j'ai eu à déplorer, dans le passé, un décollage du mur du garage par rapport au corps de bâtiment principal. Cela vient du fait que la dalle du garage repose directement sur le sol (absence de fondations). Pour l'instant, l'ensemble reste stabilisé mais que se passerait-il si un tunnelier creusait à proximité ?
[L'engagement des études de maîtrise d'œuvre, associé à des études de sols complémentaires et des expertises du bâti, permettront au maître d'ouvrage d'apprécier et d'identifier les risques sur les bâtis.](#)
- 33) Pourquoi le tracé de cette ligne ne passe-t-il pas tout simplement sous le Golf, en ligne droite depuis Chateaufort ?

Afin de ne pas ouvrir les ouvrages annexes qui sont nécessaires tous les 800m au beau milieu du golf qui est un équipement sportif d'intérêt national.

- 34) Où va se situer exactement la gare Saint Quentin Est (en lieu et place du site de Thalès) ?
Voir le Power point sur le site. La localisation exacte sur le terrain de Thalès peut encore faire l'objet d'études.
- 35) Et quid du parking de stationnement de cette gare, car elle va engendrer beaucoup de circulation et de besoins de stationnement (sur site de Thalès, sur le site de Renault, près du golf, ...) ?
Un cahier des charges est en cours de rédaction pour évaluer les besoins pour la constitution d'un pôle multimodal avec la CASQY, le STIF, les services du Département, de l'Etat et des communes concernées (donc avec Voisins).
- 36) Si le tracé est enterré, prévoit-on la présence de puits d'aspiration et d'évacuation des flux d'air qui doivent circuler dans le tunnel, lesquels puits doivent être répartis le long du tunnel. Ces évacuations peuvent être bruyantes, surtout la nuit. Fonctionnent-elles jour et nuit ?
Si leur présence est prévue, où sont-elles éventuellement prévues ? Et quelles mesures pour éviter ces nuisances sonores ?
Les évacuations sont prévues tous les 800 mètres. On s'est efforcé de les éloigner des habitations. Niveau de bruit à 2m des façades = 63 dB
- 37) Concernant les vibrations liées aux circulations des rames dans un tunnel : lors de la construction de la ligne TGV Ouest, un tronçon important du début de ligne a été construit en souterrain, notamment sous la commune de Sceaux dans le 92. Or, après les premières expérimentations, de fortes vibrations liées à circulation des rames ont été enregistrées : de mémoire, pour remédier à ces nuisances, il me semble que la Société chargée de la construction de la ligne avait équipé les traverses des lignes dans le souterrain de sabots en caoutchouc (ou autre matière équivalente), ce qui avait supprimé ce problème de vibration. Ce problème a-t-il été identifié et pris en compte ? et si oui, qu'est-il prévu pour éventuellement y remédier ?
Aucune réglementation n'existe en France sur les vibrations. La SGP a donc décidé d'appliquer des normes en vigueur dans d'autres pays européens. Ce seront les mêmes que celles définies, avec un organisme indépendant, sur la ligne rouge.
- 38) Directement concerné par le tracé actuelle de la ligne 18 prévu pour passer pratiquement sous ma maison, et en vue de la réunion du 30/06, je souhaite bien évidemment que le tracé actuel soit abandonné au profit d'un nouveau tracé qui verrait une gare réorientée un peu plus sud ouest induisant un passage sous le Golf National (parcours "Oiselet"). Il faut absolument insister sur le fait que certains pavillons de notre résidence ont subi des dommages importants dans un proche passé dus à des mouvements de terrains provoqués par la sécheresse. Il n'y a aucune raison que la Société du Grand Paris qui pilote et a la responsabilité financière du projet, s'acharne sur un tracé qui est rejeté par tous les résidents du quartier. Dire que cela dépend uniquement du politique est faux. Ils doivent amender le projet de telle sorte qu'il soit accepté par la population, dans une enveloppe financière qui pourrait s'avérer moins coûteuse et surtout dans des délais respectés (risques de recours interminables !).
- La SGP essaie de trouver la solution la moins perturbante mais un tracé doit être arrêté. Il n'est pas prévu de perturber une emprise sportive d'intérêt national.
- 39) Une fois les coordonnées des stations CEA-Saint-Aubin, SQY-Est et Satory déterminées, pourquoi le tracé n'emprunte-t-il pas le plus court chemin passant par ces trois stations, tout en respectant les 300m de rayon de courbure ? Le plus court chemin implique logiquement le moins cher et le plus rapide.
Parce qu'il faut trouver des emplacements pour les Ouvrages annexes et que l'on doit éviter la ZPNAF (Zone de protection Naturelle Agricole et Forestière) dont le périmètre résulte d'un décret en Conseil d'Etat.

- 40) Le sujet des nuisances pendant les travaux doit être abordé car cela risque de durer quelques années et ce, quelque soit le tracé choisi. Avec pour conséquence, entre autre, une grosse difficulté, voir l'impossibilité de vendre son bien pendant cette période au prix du marché. La SGP doit donc intégrer la provision d'un fond d'indemnisation permettant d'éviter la spoliation des vendeurs ceci étant dû à ses propres travaux, et ce quelque soit le tracé choisi.

Les nuisances liées au chantier sont décrites dans l'étude d'impact environnemental du dossier soumis à l'enquête publique. Des mesures de limitation ou de compensation sont aussi proposées. La question de l'indemnisation est à l'étude, notamment pour les activités économiques.

- 41) Je viens d'apprendre, via le compte rendu de la réunion du 24 juin 2015 à la mairie de Voisins le Bretonneux, qu'une ZIP (Zone d'Intervention Potentielle) de 500m (environ +50 à l'ouest et + 450m à l'est du tracé actuel) avait été mise en place afin de permettre l'étude de nouveaux tracés de la ligne 18. Les nouvelles propositions de tracé seraient présentées en janvier 2016. Tant que le nouveau tracé, évitant les zones pavillonnaires ne sera pas officiel, les habitations incluses dans cette ZIP vont subir une terrible décote et se retrouvent donc de fait invendables (je vous laisse imaginer l'enthousiasme d'un acheteur dont la future maison pourrait se retrouver à une douzaine de mètres au-dessus d'un tunnel de 9 mètres de diamètre comprenant un métro à haute fréquence). Raisonnablement, à quelle échéance les incertitudes sur le nouveau tracé seront-elles officiellement levées, afin de permettre aux victimes de l'absurdité du tracé actuel de vendre sans tout perdre ?

Le tracé définitif sera étudié en phase de Maîtrise d'œuvre, à partir de janvier 2016. La SGP a mis en place un observatoire des prix du foncier autour des gares du GPE. Le prix des habitations à proximité d'une nouvelle gare a plutôt tendance à augmenter.

- 42) Je dois signaler qu'en tant qu'habitant rue Renoir dans un pavillon de type "Pétunia", j'ai eu à déplorer dans le passé un décollage du mur du garage par rapport au corps de bâtiment principal. Phénomène provoqué par une absence de fondations sous la dalle du garage qui repose directement sur le sol (absence de fondations). Pour l'instant, l'ensemble reste stabilisé mais que se passerait-il si un tunnelier creusait à proximité ? Je précise que d'autres résidents ont eu le même problème que moi !

L'engagement des études de maîtrise d'œuvre associé à des études de sols complémentaires et des expertises du bâti, permettront au maître d'ouvrage d'apprécier et d'identifier les risques sur les bâtis.

- 43) Est-ce que la SGP peut confirmer que, dans le cadre de ce type d'opération, il est demandé à ce que les tracés passent en priorité sur ou sous des emprises publiques et ce, afin de limiter les spoliations des propriétaires privés ? Auquel cas, pour ce qui nous concerne, ce sont les voiries et le Golf qui doivent être analysés en premier.

La SGP recherche, chaque fois que cela est possible, à passer sous des emprises publiques. Sur la ligne 18, aucun pavillon n'est impacté par un Ouvrage annexe. Mais ce n'est pas toujours possible de rester sous des emprises publiques.

- 44) A présent, il est évident que les maisons qui sont sur le tracé (voire dans la ZIP) sont totalement invendables (une personne sensée ne va pas acheter une maison entre 450 k€ et 650 k€ sachant qu'il existe un risque à plus ou moins long terme d'avoir un passage de métro en sous-sol compte tenu des nuisances et préjudices potentiels). Ce préjudice de fait (en effet, quid des cas de mutation ? ou même de la liberté réputée fondamentale de disposer de son bien) va perdurer tant que la situation ne sera pas figée.

Il y a 2 scénarios :

- le tracé définitif sort de la zone urbaine, et dans ce cas, plus de problème.
- le tracé définitif demeure sous la zone urbaine et, dans ce cas, les habitations concernées demeureront totalement invendables tant que les travaux n'auront pas été réalisés et que l'innocuité n'aura pas été démontrée, c'est-à-dire dans 15 à 20 ans ! Comment la SGP, ou plus globalement les pouvoirs publics, traitent cette situation ? De façon à "limiter", au moins à court terme, le préjudice, est-ce que la SGP peut s'engager formellement à ce qu'un tracé alternatif, hors des zones urbaines, soit étudié dès le début de la phase de maîtrise d'œuvre (janvier 2016) ? Formellement = un courrier à Madame le Maire.

La SGP s'est engagé dans le dossier d'enquête publique à prendre en compte les caractéristiques du sous sol du quartier de la Bretonnière.

- 45) Dans l'hypothèse la plus pessimiste d'un tracé définitif maintenu sous les habitations, est-ce que la SGP peut confirmer que la solution retenue est l'acquisition des tréfonds uniquement, c'est-à-dire pas d'acquisition en surface ?

Dans la continuité de la question précédente, est-ce que l'acquisition en surface demeure néanmoins une option possible en cas de problème, lors des travaux par exemple ?

Seul ce qui est nécessaire à la réalisation des travaux est acquis et en cas de préjudice, il y a indemnité.

- 46) Je signale que notre habitation située 7 rue Van Gogh a fait l'objet d'injections de résines en sous sol par l'entreprise Uretex suite à un sinistre sécheresse il y a 3 ans.

Merci de transmettre ces données à la Mairie qui les transmettra à la SGP.

- 47) Comment se positionne la ZIP par rapport au tracé actuel ? Est-ce +/-250 m autour du tracé actuel ? Ou est-ce jusqu'à 500m à l'Est du tracé actuel ?

A l'est du tracé

- 48) Y aura-t-il des sondages à l'intérieur de la Bretonnière ? Est-ce que la SGP peut effectuer des sondages à proximité des maisons ? Nos maisons sont fragiles et se fissurent. Les sondages risquent de les fissurer. Les machines de forage vibrent. Un état des lieux préalable des maisons à proximité des sondages s'impose.

Oui, la société du Grand Paris souhaite lancer un programme de sondages dans le secteur de la Bretonnière. Ces sondages auront lieu dans le domaine public, en voirie.

Les sondages réalisés n'ont pas d'influence sur les bâtis avoisinants, et ne peuvent pas provoquer de fissures. Le terrain impacté par le sondage n'est que celui rencontré au droit du forage. En effet, en phase de forage, les parois du trou sont maintenues par un tubage métallique ou une boue de forage et, à la fin du forage, ce dernier est rebouché par un ciment ou un tubage piézométrique.

- 49) Quelles sont les répercussions si la station Guyancourt est légèrement déplacée du terrain Thalès au terrain Renault Techno centre, juste de l'autre côté de l'avenue de l'Europe.

Elle desservira moins bien les quartiers d'habitation. C'est l'orientation de la gare qui détermine son tracé actuel.

- 50) Quels sont les tracés qui permettraient d'éviter de passer sous le quartier de la Bretonnière ? Plutôt à l'est (terrain de golf, avenue de l'Europe, terrain Thalès, terrain Renault) ce qui évite les zones d'habitation. Juste équité de traitement envers la population : mêmes soucis pour les Guyancourtois et les Vicinois.

Le tracé permettant d'éviter les quartiers d'habitation sera recherché.

- 51) Suite à plus de 20 ans d'épisodes de sécheresse, plusieurs pavillons de la Bretonnière ont nécessité la consolidation de leurs fondations par des micropieux descendant à 12m. Le percement d'un tunnel sous la Bretonnière ne peut-il pas engendrer de nouveaux risques de fissures sur ces pavillons ?

Pour mesurer le risque, il faut impérativement localiser les maisons dont les fondations ont été consolidées par rapport au tracé du GPE, mener en parallèle les études de conception avec un bureau d'études de maîtrise d'œuvre, l'enquête sur les bâtis et faire réaliser des sondages complémentaires.

- 52) Pendant la période des travaux, quels sont les horaires d'activité des chantiers ?

- Quels sont les nuisances à proximité de la ligne, quand elle passe en souterrain ? Bruits, vibrations, etc avec leurs niveaux réels (à l'instant t, et surtout pas moyenné) mesurés sur d'autres sites en fonctionnement dans des conditions similaires ?
- Même chose pour un passage en aérien ?
- Même chose pour un passage juste encaissé ?

Le passage n'est envisagé qu'en souterrain à la Bretonnière. A moins 22 mètres, il n'y a pas perception de bruit.

- 53) Le fait que Voisins le Bretonneux ou les responsables de la Bretonnière n'aient pas été consultés ne constitue-t-il pas un vice de procédure ?

Quelles sont les garanties écrites que nous pouvons avoir pour que le tracé ne passe pas sous la Bretonnière ?

Il n'y a pas de vice de procédure car vous serez consulté dans le cadre de l'enquête publique. Il n'y a pas de garantie écrite possible tant qu'il n'y a pas eu d'étude. La seule garantie est celle de faire une étude (cf. dossier de DUP).

- 54) Notre problème à traiter est de faire dévier officiellement et définitivement le tunnel de la ligne de métro en dehors des zones d'habitation de la Bretonnière : quel est le plan d'action retenu ? avec quels pilotes, quels responsables, instances et dates ?

Cette question ne relève pas de la SGP.

- 55) Pourquoi la gare de Saint Quentin Est, initialement prévue sous les terrains de Renault, a-t-elle été déplacée sur ceux de Thales ? Qui a été associé à cette décision ?

Dans aucune enquête préliminaire la ville de Voisins n'a été conviée. Est ce légal ? Ne faut-il pas recommencer la procédure et perdre 3 ans ?

Pourquoi cette orientation de la gare de Saint Quentin Est avec, pour conséquence, un passage sous des lotissements de maisons classées en catastrophe naturelle et dans un terrain susceptible de comporter des marnières non ou mal remblayées ?

Pourquoi ne pas passer sous les voies du transport en site propre et sous le golf National ?

De nombreux tracés ont été étudiés. Aucun ne passait sous Voisins, ce qui explique que la commune n'a, jusqu'au dernier tracé, pas été associée. L'utilisation d'un tunnelier contraint fortement les rayons de courbure ce qui ne permet pas de suivre toujours le tracé du transport en site propre. L'implantation d'ouvrages de sécurité tous les 800 mètres contraint également très fortement le passage sous le golf.

- 56) Dans l'hypothèse où le métro passerait sous la Bretonnière :

- les maisons situées sur le tracé du métro ou à proximité immédiate seraient-elles habitables pendant / après les travaux ?
- des expropriations pourraient-elles avoir lieu ? Si oui : - pour quelles raisons ? - à quel moment ? - qu'advierait-il des maisons concernées ?

Les travaux se situant à moins 22 mètres de profondeur et les déblais étant évacué à Satory, les habitations sont habitables pendant les travaux et lorsque le métro sera en exploitation. Aucune expropriation n'est prévue à ce jour à ce stade des études.

- 57) Sachant que la gare doit être à 30m de profondeur et que la percée du tunnel se trouverait aux environs du rond-point Safran et vu la pente prévue, à quelle profondeur se situerait le tunnel sous les premières maisons de la Bretonnière place Soutine ?

S'il s'agit bien de la place Chaim Soutine, au stade actuel des études, le toit du tunnel se situe à environ 15m par rapport au niveau du sol.

- 58) La Bretonnière se trouve en bout de l'ancien aérodrome Guyancourt/Caudron. Cette zone a subi en juin 1944 trois bombardements massifs : 130 B24 pouvant contenir chacun 7 tonnes de bombes. En cas de percement d'un tunnel, y-a-t'il des risques ?

La société du Grand Paris a passé un marché pour la recherche de pollution pyrotechnique. Le secteur de la Bretonnière est effectivement classé à risque. Il y a donc une mission de sécurisation pyrotechnique pour les travaux de sondages.

- 59) Notre maison a été touchée par des fissures et des travaux importants ont été entrepris avant que nous en devenions propriétaire. Nous craignons que des travaux de grande envergure pour la ligne de métro ne fragilisent encore les maisons.

Pour mesurer le risque, il faut impérativement localiser les maisons dont les fondations ont été consolidées par rapport au tracé du GPE, mener en parallèle les études de conception avec un

bureau d'études de maîtrise d'œuvre, l'enquête sur les bâtis et faire réaliser des sondages complémentaires.

60) A quelle profondeur sera creusé le tunnel ? Je crains de ressentir des vibrations comme c'est le cas avec le métro à Paris.

Y aura-t-il des grilles de ventilations sur le quartier de la Bretonnière ?

Au stade actuel des études, le toit du tunnel se situe entre 12 et 15m par rapport au niveau du sol. Le métro Parisien se situe bien plus haut, avec une couverture d'environ 5m dans certains cas.

61) Engagement oral de la SGP : changer le tracé sous la Bretonnière :

- La SGP est-elle habilitée à s'engager pour un tel changement ?
- Si non, qui valide cette décision ?
- Cet engagement de nouveau tracé va-t-il être mis par écrit officiellement ? Et à quelle date ?
- Sachant que celui-ci ne parle que de la possibilité d'élargir l'emprise des travaux (500m au-delà du tracé actuel), cela implique-t-il que le tracé sous la Bretonnière est définitivement abandonné ?

C'est le maître d'ouvrage, en l'occurrence la SGP qui décide du tracé, en tenant compte des contraintes techniques, notamment ceux du bâti. La décision définitive sera prise à l'issue des études de maîtrise d'œuvre.

62) Futures zones de forage :

Le fait que le quartier de la Bretonnière ait été déclaré à plusieurs reprises en zone de catastrophe naturelle, n'est-il pas suffisant pour justifier un changement de tracé ?

Non car de nombreuses communes ont été déclarées en état de catastrophe naturelle, mais nous en tenons néanmoins compte.

63) Enquête d'utilité publique :

- Le tracé devant être normalement modifié, les habitants de la Bretonnière seront-ils sollicités pour l'enquête d'utilité publique ?
- A quelle date doit-elle avoir lieu ? Quelle en sera la durée ?
- Tous les propriétaires de la Bretonnière seront-ils contactés, et comment ? Ou bien seuls les propriétaires des maisons qui étaient directement concernées par l'ancien tracé ?

Les habitants seront officiellement consultés au moment de l'enquête publique (5 à 6 semaines). C'est le président de la commission d'enquête qui en fixera les modalités.