

## LA LIGNE DE TRAMWAY DITE T6

Parmi les nombreuses dessertes de bassins de vie et d'emplois, celle de Châtillon à Vélizy est en cours de travaux, après 30 ans environ d'oubli. Bravo!

Sa branche finale sur l'ouest du plateau de Vélizy à Viroflay, soulève cependant de nombreuses interrogations sur la pertinence des choix des « experts » et des hommes politiques.

Le choix de Viroflay comme terminus est incongru : il impose un tracé souterrain, sous la forêt et la ville.

Viroflay n'est pas une commune d'emplois en nombre élevé et sa population est limitée (environ 16000), mais cette commune de banlieue est reliée à Paris Saint-Lazare via La Défense ainsi qu'à Paris Montparnasse et au RER C.

La plupart des habitants peut trouver une gare en 5 minutes de marche.

De quoi faire rêver bon nombre de franciliens!

La ville est dense, est implantée sur les 2 coteaux d'une petite vallée et n'a quasiment pas de possibilité de parkings nouveaux.

Et pourtant, c'est le choix de site d'interconnexion avec les 3 réseaux indiqués qui a été fait.

L'ouvrage souterrain représente une longueur de 1,6 kms, dont quasiment aucune partie ne sera horizontale du fait de la topographie (Descendre du plateau de Vélizy, descendre sous Viroflay Rive Gauche et remonter vers Viroflay Rive Droite).

Il desservira la forêt et ses habitants (mais sans station) et ceux de Viroflay dans deux gares souterraines à grande profondeur, distantes l'une de l'autre de 400 m; ces 2 gares ne seront pas interconnectées en souterrain avec les gares SNCF.

Si on ajoute à cette description du projet que :

la gare de Versailles-Chantiers est distante de Vélizy de 2 à 3 kms

le surcoût du souterrain (1,6 kms rappelons-le) comparé à un tracé en surface est estimé à environ 200 000 000 euros, , sans doute beaucoup plus encore compte-tenu des aléa hydro-géologiques.

Les décideurs ont choisi une technologie de rames très peu répandue dans le monde (Translohr sur pneus)

***on ne saurait trop apprécier l'importance de ce débat public ouvert autour des 2 projets du Grand Paris et de ARC Express pour tenter d'éviter de telles erreurs.***

Mais il est encore temps pour les décideurs du Conseil Régional d'Ile de France et de ceux des Conseils Généraux des Yvelines et des Hauts de Seine de se raviser sur le tracé du T6 à l'ouest de Vélizy et de surseoir à la plongée vers Viroflay pour faire enfin le choix de relier cette nouvelle desserte à Versailles Chantiers (la plus grande gare de l'ouest parisien).