

Le 14/10/2013 20:12, Bernard a écrit :

Ce matin avait lieu un double événement à Vélizy:

- l'inauguration du site de maintenance et de remisage de la ligne de tramway T6 de Villacoublay (situé sur la rue Général Valérie André, voie anciennement connue sous le nom de route militaire)
- la présentation de la première rame de cette même ligne T6

La cérémonie a commencé par une première intervention de **M. Joël Loison, maire et conseiller général de Vélizy-Villacoublay**, pour qui cette journée marque pratiquement l'achèvement de 50 ans de combats pour la mise en place d'un moyen de transport lourd sur la commune. Il a rappelé le rôle de ses prédécesseurs, Robert Wagner, qui avait eu l'intuition de réserver une emprise pour la mise en place d'un moyen de transport lourd (avenues Morane-Saulnier, de l'Europe, Breguet...), Franck Borotra, ancien conseiller général et président du conseil général, et Raymond Loisel.

Les interventions suivantes se sont faites sous forme de questions - réponses:

M. Pierre Mongin, PDG de la RATP, a évoqué l'époque où, jeune sous-préfet des Yvelines, il avait eu l'occasion de travailler avec Robert Wagner.

Ce magnifique projet, mené par la Région et le STIF, devrait faciliter les déplacements de 82000 voyageurs par jour. Il s'agit d'une desserte de proximité destinée aux communes traversées: Châtillon, Clamart, Meudon, Vélizy, Viroflay, mais aussi aux communes proches: Montrouge, Le Plessis, Fontenay, ...

Fin 2014, la première partie de cette ligne, soit 12,5 km, aura un rôle structurant pour le secteur de Vélizy qui était assez mal loti jusqu'à maintenant. D'ores et déjà, on sait que le succès en termes de fréquentation sera assuré, en particulier grâce aux correspondances d'abord avec la ligne M 13 à Châtillon - Montrouge, et un an plus tard avec les lignes SNCF à Viroflay.

Ce projet constitue aussi une prouesse technique, par sa partie souterraine et en déclivité.

Le projet n'est pas tout à fait à l'heure, mais tout le monde a fait le maximum d'efforts pour le conduire.

M. Alain Schmitz, président du Conseil Général des Yvelines, a évoqué les enjeux déterminants liés à cette ligne.

Le secteur de Vélizy, par ses 20000 habitants, ses 40000 salariés et les 60000 voyageurs quotidiens de ses centres commerciaux est un secteur stratégique du département.

C'est pourquoi le Conseil Général s'est engagé de façon importante.

Les travaux du tunnel sont dans les temps, puisque le tunnelier est arrivé en station de Viroflay-Rive Gauche.

Pour Viroflay, ce tunnel représentera une jonction importante entre les 2 gares Rive Gauche et Rive Droite.

Alain Schmitz souhaite que la coopération avec la Région se poursuive: d'autres projets importants existent encore dans le département.

M. Patrick Devedjian, président du Conseil Général des Hauts-de-Seine, indique que la ligne T6 permettra le désenclavement d'une partie du département aux confins du département des Yvelines.

Dans le passé, on a construit de nombreux logements, des zones d'activités, mais sans moyens de transport si ce n'est quelques bus. Il n'y a pas de véritable alternative à la voiture.

Si Alain Schmitz a indiqué que les travaux se déroulaient sans retards dans son département, il n'en a pas été de même dans les Hauts-de-Seine: environ 200 parcelles ont dû être acquises, en faisant quelquefois appel à la procédure d'expropriation. Il y a eu des recours de certains propriétaires. Il y a d'autre part eu des difficultés techniques: les études initiales des sols n'étaient pas à la hauteur et certaines entreprises ont présenté des avenants pouvant aller jusqu'à 20 % de la valeur initiale des marchés.

Le Conseil Général a investi 20 % du montant des travaux (400 M EUR), il a assuré la maîtrise d'ouvrage des travaux de voirie sur la partie alto-séquanaise, ainsi que la coordination entre les maîtrises d'ouvrage.

Patrick Devedjian rappelle que le choix du métro (sic) sur pneu a fait l'objet de nombreuses discussions.

Il indique que la saturation de la ligne arrivera très vite, mais que le choix a été fait de rames de capacité maximum.

Il termine en annonçant la fin des travaux dans les Hauts-de-Seine pour la fin de l'année 2013.

M. Jean-Paul Huchon, président du Conseil Régional d'Ile-de-France, mentionne le partenariat continu avec les Conseils Généraux depuis Charles Pasqua et Franck Borotra.

Il rappelle le choix technique du tramway sur pneu, un choix qu'il qualifie d'audacieux.

Ce projet montre pour la 1^e fois la très forte implication des Conseils Généraux, mais aussi une tout aussi forte association avec les maires des communes traversées.

C'est un travail "quasi miraculeux" mais qui aura nécessité beaucoup de patience de la part des différents acteurs.

La Région aura investi 50 % du montant des travaux.

Jean-Paul Huchon remercie Sophie Mougard [directrice générale du STIF] ainsi que l'ensemble des équipes du STIF.

Les relations avec la RATP et la SNCF sont depuis quelques années régies par des contrats qui prennent en compte les aspects de base comme l'offre, mais aussi d'autres aspects comme l'accessibilité.

Alors que le T7 sera inauguré courant novembre entre Villejuif et Athis-Mons, les premières rames de la ligne T6 circuleront tout début 2014 sur une partie de la ligne.

Jean-Paul Huchon indique que la saturation de la ligne T6 pourrait être assez proche: il faudra l'éviter...

Le représentant de M. Jean Daubigny, préfet de la Région Ile-de-France, parle ensuite des ambitions liées au projet "Nouveau Grand Paris", Il s'agit de développer l'économie, le logement et la mobilité.

Sur ce dernier point, l'ambition est très grande puisqu'il s'agit de créer un ensemble de lignes à vocation régionale, mais aussi d'améliorer la mobilité de proximité.

Le tramway T6 permettra la connexion des grandes infrastructures de transport aux pôles économiques.

Il faut néanmoins repenser aussi la circulation des piétons, des cyclistes, ...

Ce projet de "Nouveau Grand Paris" est basé sur un grand partenariat entre Etat, Région, départements, agglomérations et communes.

Enfin, **M. Gérard Wallut, directeur général d'Alstom Transport France**, a conclu les interventions en rappelant que peu de gens auraient parié il y a 18 mois sur la présence de cette rame aujourd'hui. Lohr Industries était alors en proie à de graves difficultés financières.

C'est un engagement commun de l'Etat, d'Alstom, de la RATP, ... qui a permis de trouver une solution à ces problèmes et donné la possibilité de mener ce projet à son terme.

Une fois les prises de parole achevées, la rame Translohr STE 6 a fait son entrée dans le hall de maintenance, difficilement visible car se trouvant sur une voie bordée par des passerelles d'accès à des parties hautes. Chacun a alors pu découvrir l'extérieur, puis l'intérieur de cette rame longue (46 m) et étroite (2,20 m)