



Tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay : le trouble jeu des élus

Au départ, le dossier était simple : ce tramway remplaçait le prolongement de la ligne 13 promis dès les années 60. Le SDRIF de 1994 lui faisait une bonne place, sous le nom de Croix du Sud dont il constituait la branche prioritaire.

Au stade de l'enquête publique, le public découvre un projet troublant. Étonnements, déceptions et protestations remplissent les registres. Pour comprendre, référons-nous aux jeux des décideurs. Ils sont nombreux.

Le jeu du transport collectif régional, c'est celui du STIF, créé pour ça.

Le jeu de la requalification urbaine, atout du tramway, présente ici autant de variantes que de communes traversées. Chaque maire a le dernier mot sur son territoire. Le maire de Châtillon veut que l'axe du tramway trace son nouveau cœur de ville. Le maire de Clamart veut que le tramway pacifie la circulation sur son plateau. Le maire de Vélizy veut qu'il rase une barre HLM démodée. Celui de Viroflay ne demande que la disparition des cars desservant les emplois de Vélizy. Quant à celui de Meudon, il veut le tramway, mais hors de sa ville.

Le troisième jeu est... celui de la voiture. Les maîtres d'ouvrage sont en effet les Conseils généraux des Hauts de Seine et des Yvelines, responsables de la circulation automobile. Nonobstant l'expertise réelle de leurs services dans les modes alternatifs, ils ont fait mieux que la sauvegarder : à Châtillon et aux abords du centre commercial de Vélizy, les voitures seront beaucoup moins dérangées par les bus sur leurs deux fois deux voies ou plus. On n'a par ailleurs pas prévu de parkings de rabattement.

Dans ce triple jeu, le transport collectif n'est pas gagnant :

- Un maillage insuffisant, surtout côté Paris (raccordement à la seule ligne 13, alors qu'il y a tout proche le TMS et la ligne 4 qui sera prolongée).
- Un tracé biscornu (neuf angles au delà de Châtillon, rebroussement sur Viroflay), et qui dessert mal de grands pôles : ZIPEC du Plessis, Meudon la Forêt, Vélizy II, quartiers ouest de Vélizy.
- Des temps de parcours peu attractifs (le tramway ira moins vite que certains bus en heures creuses), voire en augmentation (pour aller à la porte d'Orléans, il faudra une correspondance).
- Un système de transport, le pneu guidé par rail central, qui interdit les interconnexions et fait peser un risque financier.

A la décharge du STIF, il faut dire qu'il était soumis à une règle aussi impitoyable qu'illusoire : rester dans le budget fixé par les élus. Le dossier fourmille de choix déterminés par le moindre coût. Ce qui n'empêche pas un dépassement du devis de l'ordre de 40 % depuis 2002, que la vérité des coûts va encore augmenter.

Messieurs les élus, ayez le courage de voter les budgets dont les transports collectifs franciliens ont besoin et l'humilité de laisser le débat public faire émerger le véritable intérêt général.

Délégation AUT 92