

Ceci est le cache Google de <http://rogerkaroutchi.feedback20.com/feedbacks/235775-oui-au-tramway-non-au-trace-porte-de-chatillon-velizy-versailles>. Il s'agit d'un instantané de la page telle qu'elle était affichée le 28 mar 2009 20:01:27 GMT. La [page actuelle](#) peut avoir changé depuis cette date. [En savoir plus](#)

Les termes de recherche suivants sont mis en surbrillance : **oui tramway karoutchi**

[Version en texte seul](#)

[Accueil](#)

[Explications](#)

[S'inscrire](#)

[Accueil Rogerkaroutchi.com](#)

[S'identifier](#)

Faire une suggestion

RACCOURCIS

Toutes les suggestions
Récemment commentées
Mes suggestions
Meilleures suggestions
Suggestions populaires

CATÉGORIES

Transport
Economie
Sécurité
Formation
Logement
Vie quotidienne - Environnement

STATUTS

Réaction
Coup de coeur

MOTS-CLÉS

vidéo bruit handicapé
agrément propreté périphérique
covoiturage ter surveillance

Oui au tramway, non au tracé (Porte de chatillon Vélizy-Versailles)

« **OUI** au **tramway** - NON AU TRACE »
Association loi 1901

SYNTHESE RELATIVE AU **TRAMWAY**/METRO A VIROFLAY

Un coût exorbitant
Le montant global de l'opération estimé à 282 M d'euros lors de la DUP signée le 9 février 2006 est passé à 392 M d'euros lors du vote du STIF le 13 décembre 2006, soit déjà une augmentation de 39% en 10 mois.
Le coût du tunnel (1,6km) a été estimé le 13 décembre 2006 à 112 M d'euros, soit 70 M d'euros du km, sans compter les surcoûts inévitables liés à la spécificité de notre sous-sol.
Ce chiffre est très optimiste si l'on se réfère au coût de 150 M d'euros de km publié par le STIF dans le journal 20 minutes du 14 janvier 2008. Ainsi, le coût du tunnel seul atteindrait 240 M d'euros.

Qui est à l'origine du projet du **tramway** Châtillon-Vélizy-Viroflay ?
L'Etat et la région Ile de France sont à l'origine du projet ; certes, mais M. Lebrun, en sa qualité de Maire et Conseiller général a son mot à dire dans sa commune. Or :
– le rapport d'enquête publique n'a fait état d'aucune proposition de variantes pourtant préconisées entre autres par Monsieur Fauconnier, Directeur d'un bureau d'Etudes et Président de l'Association des Ingenieries Européennes et Monsieur Fragner, Ingénieur ETP, les 13 et 28 janvier 2005 et 15 février 2005 sur les registres.
– Aucun tracé alternatif n'a été examiné contrairement à ce que prétend M. Lebrun. Paradoxalement, l'arrêté préfectoral signé le 9 février 2006 par les Préfets des Hauts-de-Seine et des Yvelines, stipule que le tracé retenu a le moins d'emprise possible sur les terrains privés.
– En outre, le projet actuel n'a pas fait l'objet d'études approfondies de faisabilité.

Quel avantage pour Viroflay ?
ZERO – la commune est déjà dotée de 3 gares et de plusieurs lignes de bus. Par contre la ville subirait d'importantes nuisances : plusieurs centaines de milliers de m3 de débris à évacuer pour les 2 gares souterraines, plus de 150 camions circuleraient dans nos rues pendant des mois, occasionnant : une dégradation de la voirie, des embouteillages, de la pollution, un ralentissement inquiétant de l'activité des commerçants ...

La réalisation d'un tunnel est-elle risquée pour Viroflay ?
OUI, hélas. La géologie, la tectonique et l'hydrologie du sous-sol présentent des risques sérieux. « le passage du tunnelier peut provoquer des dégradations des fondations des bâtiments » (extrait du discours d'un expert géologue viroflaysien lors d'une réunion publique)

Il faut souligner la faible profondeur du tunnel : 13m en moyenne sous les bâtis. Des risques sont à redouter pendant et après les travaux : vibrations, fissurations, problèmes acoustiques, dépréciation des biens
Le tracé retenu est d'autant plus incohérent qu'il passe sous 8 immeubles et de nombreux pavillons (d'autres tracés éviteraient tous les immeubles).
Malgré les performances technologiques actuelles, ne pas oublier ce qui s'est passé à Paris (EOLE), Rennes ..
Enfin, il faut noter qu'aucun parking n'a été prévu à Viroflay !.

Le choix du **tramway** sur pneus
La technologie de **tramway** sur pneus ne présente pas les garanties de fonctionnement et de sécurité requises. En effet, ce système a provoqué des déraillements à Nancy, Caen, Clermont-Ferrand, en Italie à Padoue, et en Chine. Un déraillement dans le souterrain serait catastrophique.
Malgré cela, le Translohr (Sté Lohr Industrie) a été retenu.

Un tracé vers Versailles Chantiers
Cette variante est parfaitement envisageable car sans risque sur le plan technique (pas

Emmanuel
FROIDEVAUX



de tunnelier) et donc largement moins coûteuse. Une économie d'environ 200 M d'euros serait ainsi réalisable.
 De plus, cette solution aurait l'avantage de desservir l'Ouest de Vélizy, ce qui n'est pas le cas de la liaison Vélizy-Viroflay. Elle permettrait également la connexion avec Le Chesnay (Hôpital Mignot)
 A noter, l'ANPE située à Vélizy va déménager à Versailles début mai 2008.

Le nouveau schéma directeur de la Région Ile de France (SDRIF) et l'Opération d'Intérêt National (OIN) dont Viroflay fait partie, démontrent que le tracé Vélizy-Viroflay est obsolète. En revanche, la liaison Vélizy-Versailles Chantiers desservirait davantage de destinations et permettrait l'accès aux futurs pôles d'activités économiques de Chantiers et Satory, ainsi que la connexion avec la ligne Versailles-Massy-Evry votée le 14 février 2008. L'opération s'inscrirait donc dans une démarche de développement durable contrairement au tracé retenu.

POUR TOUTES CES RAISONS, UNE REVISION DU TRACE DU **TRAMWAY** EST IMPERATIVE.

Tous nos arguments sont vérifiables.

A Châtillon Madame Bavay (Les Verts), à Vélizy Monsieur Kaméni (SE), à Versailles 2 associations : ESSOR et SVR 78, contestent également le projet actuel.

Siège Social : 3, rue Henri Welschinger, 78220 VIROFLAY

38 **Date** **Catégorie** **Statut**
 Géral Vivant 18 Fév 09 à 13h45 Transport nouveau

Votez !

[Surtout pas!](#) [Pas d'accord](#) [D'accord](#) [Mais oui!](#)

Statuts (0) [Commentaires \(13\)](#) [Mots-clés \(0\)](#)

[Commenter](#)

[Flo](#)

04 Mar 09 à 04h24



MERCI BEAUCOUP POUR CETTE INFO !

En effet, nombreux sont les habitants de Versailles (qui ont déjà 4 gares, pas besoin) et surtout Le Chesnay qui souhaiterait un prolongement vers leur ville, et pourquoi pas jusqu'à La Celle Saint Cloud : ça c'est cohérent et ultra utile !

Le prolongement vers Versailles Chantiers utiliseraient sans doute un tracé suivant les voies de chemins de fer, et serait moins couteux.

autre utilité : pouvoir le prolonger jusqu'à Satory-Saclay et l'Opération d'Intérêt National / Pôle de compétitivité Movéo.

[Sophie](#)

04 Mar 09 à 22h02



Effectivement ce tracé en cul de sac manque de cohérence.

Il est évident que l'on peut trouver plus pratique, touchant plus de monde et de plus BIEN MOINS CHER.

Comment se fait il qu'en France, on a jamais le sentiment d'être ni écouté ni entendu ?

[Marie](#)

11 Mar 09 à 16h47



La crise est là !! et :

- on va dépenser des sommes folles pour une partie de tracé qui arrive dans un cul de sac.
- on va faire courir de grands risques aux habitants situés sur/près ce tracé puisque le tunnelier na va pas passer en grande profondeur, et que de plus le sous-sol de Viroflay est particulièrement défavorable pour ce type de travaux : il y a eu les problèmes EOLE ... et depuis quelques jours, suite au passage d'un tunnelier, l'effondrement d'un bâtiment à Cologne (2 morts !)

La venue d'un **tramway** justifie-t-elle de payer un tel prix "financier et technique" ? Pour moi, c'est NON

[Sophie](#)

11 Mar 09 à 21h03



Je suis mons catégorique que Marie car les transports en commun sont importants et il faut améliorer l'offre actuelle surtout de banlieue à banlieue.

Ce que je trouve dommage c'est que l'on peut trouver plus intéressant comme trajet, liaison jusqu'à Versailles qui permet quand même d'aller à la Défense (objet principal de ce tracé) tout en ayant un coût moindre et pas de quelques €.

En ne passant pas à Viroflay où j'habite, il ne donnera pas la plus value de mon appartement contrairement à ce qui est prévu, mais je pense que pour le bien tous, un autre tracé aurait été préférable et j'espère encore que cela reste possible.

[Flo](#)

12 Mar 09 à 11h56



A Sophie, il continuerai de passer à Viroflay RG, mais c'est le lien à la fin en souterrain jusqu'à Viroflay RD qui est critiqué. A juste titre. De Viroflay RG le tracé peut facilement être prolongé vers Versailles Chantiers, et un jour peut être Versailles RG, Le Chesnay/La Celle St Cloud (reliant ainsi une autre ligne banlieue justement) ou Satory/Saclay.

Nullement question de La Défense dans ce tracé.

[Marie](#)

12 Mar 09 à 12h10



le but de l'opération est de rejoindre La Défense et St Lazare pour les habitants de Vélizy.

Les viroflaysiens ne sont pas concernés directement par ce projet !

J'ai entendu dire que la RATP pensait que ce tronçon Vélizy-Viroflay ne serait pas rentable car

la fréquentation serait faible

quant à aller à Versailles Chantiers en passant par Viroflay, il est tout à fait possible d'y aller directement en prolongeant le **tramway** vers Versailles (et effectivement possibilité par la suite pour Saclay, cela correspondrait aux notions de développement durable) et de plus, la zone ouest de Vélizy serait ainsi desservie, ce qui n'est pas le cas actuellement.

peut-être y aurait-il également une déforestation moins importante vers Versailles (à voir !)

[Sophie](#)

12 Mar 09 à 14h11



Bonjour,

Je suis dans le scénario évoqué par Marie.

Nous n'avons pas parlé en plus du pb de stationnement que généreraient des habitants des communes voisines (Buc...) qui viendraient prendre le tram à Viroflay pour se rendre à la Défense.

Il faut prévoir en amont ce pb et ne pas attendre de ne pas savoir comment le résoudre une fois le projet réalisé.

Je vois bien la commune obligée de faire payer le stationnement dans tout Viroflay et cher afin que les habitants de Viroflay puisse stationner devant chez eux. (Souvent un garage mais encore plus souvent 2 véhicules)

[claudia
simonnet](#)

12 Mar 09 à 20h22



Je suis complètement d'accord sur le principe de la création d'un **tramway** qui est d'ailleurs reconnu d'utilité public. Néanmoins, une question de bon sens se pose: pourquoi ce tracé est-il

prévu sous des immeubles, dont une résidence compte plus de 250 appartements ? On suppose que tout est minutieusement étudié pour éviter les problèmes ; il n'empêche

que chaque chantier réserve des surprises. Les exemples ne manquent pas !

C'est une question que doivent se poser, non seulement, les propriétaires occupants, mais également les bailleurs, qui sont tenus de reloger leurs locataires immédiatement et dans des conditions identiques.

Un passage sous "chaussée" aurait été moins inquiétant et vraisemblablement moins onéreux

chacun de nous pense aux impôts qui ne manqueront pas d'augmenter, vu le coût énorme prévu

à ce jour et qui sera comme tout projet, multiplié par 2 .3 ...? Voir EOLE qui a coûté 4 fois plus cher que prévu par les décideurs ...

[François](#)

13 Mar 09 à 16h49



Claudia a raison

Comment peut-on prendre le risque de passer sous un maximum d'habitations, alors qu'un tracé sous les voies de circulation ne serait pas plus long.

aussi comment peut-on prendre le risque de choisir un matériel pour lequel on n'a aucun recul quant à sa fiabilité, si ce n'est des nouvelles de déraillements multiples et d'accidents de personnes ainsi que des coûts d'entretien assez inquiétants.

Ce projet qui a mis tant d'années à voir le jour n'est au final qu'un projet baclé.

[Sophie](#)

14 Mar 09 à 09h36



C'est simplement parce que la route n'est pas toute droite que l'on choisit ce type de tracé et les habitations on s'en moque.

Je suis concernée aussi puisque le tram passe sous mon habitation (on peut imaginer que l'on peut faire confiance aux ingénieurs) mais pour moi le pire est ce tracé cher et ridicule quant à sa fin en cul de sac.

[Flo](#)

16 Mar 09 à 18h07



Le tracé retenu par le STIF présidé par l'actuel président du Conseil Régional est prévu entre la Porte de Chatillon et Vélizy (voir Viroflay).

La liaison vers La Défense et Saint Lazare était prévue à Viroflay RD : ok je comprends maintenant (je voyais que la ligne 13 pour relier Porte de Chatillon à St Lazare !) :

http://www.tramway-chatillon-viroflay.fr/le_projet

En effet, Versailles Chantiers est plus vite relié à La Défense par la ligne "La Verrière-La Défense" que Viroflay RD.

Et faire un tunnel entre les 2 gares de Viroflay est coûteux alors qu'on met 5 minutes à pieds, et pour les personnes devant recourir à un transport public, il existe la ligne de bus U

(<http://www.ville-viroflay.fr/Download/ligneU.pdf>) qui relie les 2 gares de Viroflay ! Bref, la Région doit réviser la fin de ce tracé (critiquée aussi par des élus locaux de gauche *) dans un cadre régional cohérent et efficace : vers Versailles Chantiers, prolongeable vers Satory/Saclay et/ou vers Versailles RG/Le Chesnay/La Celle St Cloud.

Bref que les sous soient utilisés comme il faut, tout simplement !

(*) "Tout cela pour quoi ? Pour un **tramway** terminus Châtillon qui va sursaturer la ligne 13 du métro, diminuer les services rendus aux usagers, et plomber pour longtemps le budget transport de la Région et de la RATP. Nous dénonçons les élus qui nous disent depuis des années qu'il est trop tard ou qui ne savent pas lire les graves dérives d'un budget."

Source : <http://chatillon.ecologiesolidaire.fr/post/2008/01/13/tra...>

[Azemia](#)

24 Mar 09 à 20h22



Oui au tramway, non au tracé sous VIROFLAY, un **tramway** sur pneus pas encore utilisé!!!...

je suis hostile à ce tracé sous des immeubles construits avant la guerre, une route nationale avec en sous sol le rû de Marivel, une nappe phréatique renouvelée. Ce projet de tunnel est considérablement coûteux.

Pourquoi VIROFLAY assassiné ?

- coupure dans la parcelle de forêt à l'entrée de VELIZY
- passage du tunnelier, creusement des nouvelles gares. Comment éviter des dommages au domaine immobilier sur la ville ?
- pendant les travaux de réalisation. Comment assurer le cheminement facile et commode des personnes valides et celles à mobilité réduite ?

UNE PROPOSITION MOINS DISPENDIEUSE POUR LE CONTRIBUABLE :

le **tramway** venant de VELIZY direction le chemin forestier (le Cordon de VIROFLAY) descente jusqu'à la piscine de VIROFLAY gare PORCHEFONTAINE (VERSAILLES) liaison avec INVALIDES, MONTPARNASSE plus SAINT LAZARE avec aménagement station de la ligne SAINT QUENTIN EN YVELINES- LA DEFENSE

Ce projet d'un véritable **tramway** en surface serait moins onéreux par rapport au projet de tunnel.

[pouck](#)

26 Mar 09 à 14h32



Compte tenu des différentes informations obtenues ça et là, je pense qu'il est urgent et justifié de prendre date. Il me semble que nous sommes à la veille d'un GRAND SCANDALE, dont les politiques, de droite comme de gauche, sont les acteurs. Je ne voudrais pas que par la suite, on objecte que l'on ne savait pas....

En effet, le désir de liaison Paris/Vélizy est très ancien, environ 50 ans. Le projet actuel est lui aussi « vieux » : environ une dizaine d'années. Depuis, le développement de la région a évolué et il n'en est absolument pas tenu compte, aussi bien du côté de Paris (Châtillon), que du côté Versailles (Viroflay).

Il y a eu une désinformation organisée sur ce projet :

- 1- ON a demandé son avis, en enquête publique, à une population à laquelle le tracé exact n'était pas communiqué (et il semble avoir changé en cours de route, pourquoi ?)
- 2- ON a signé une DUP alors même que les études de faisabilité et de coût étaient loin d'être achevées
- 3- ON a fait des estimations de coût sans avoir la réelle possibilité (cf point 2) d'être proche du coût final
- 4- ON a sans aucun doute fortement minoré le coût afin de faire engager les travaux coûte que coûte
- 5- ON ne tient absolument pas compte du développement actuel ou futur proche des transports en commun (en particulier aux deux extrémités de la ligne). Il est capital que le maillage des transports en commun soit cohérent et efficace.

ON n'est pas le payeur car c'est l'argent du contribuable qui est utilisé

Les commandes publiques en temps de crise, pour soutenir l'activité économique, **oui**, mais cela n'autorise pas pour autant le gâchis (l'argent est encore plus précieux en temps de crise, il faudrait que on en soit bien convaincu...)

Je peux formuler ceci d'une autre manière :

Peut-on imaginer un particulier décidant de faire des travaux et les engageant sans savoir si son idée est réalisable ? sans savoir si le coût n'est pas démesuré ? sans savoir si son idée est judicieuse ?

Je crois bien qu'un tel individu, s'il existait, serait taxé de complètement irresponsableet encore plus s'il avait une famille à charge et qu'il dépensait un argent ne lui appartenant pas !

Pour la fin du tronçon Vélizy/Viroflay, peut on vraiment, et en toute honnêteté, appeler « **tramway** » ce qui en fait est enterré sur 1,6 km, avec deux stations enterrées elles aussi?

Peut-on honnêtement parler d'un prolongement futur (déjà annoncé comme assez lointain..., mais probablement impossible) vers l'Hôpital Mignot ?

Pourquoi s'obstine-t-on à faire en sorte que les travaux commencent en même temps sur toute la longueur de la ligne, au lieu d'accepter de réfléchir encore (ou enfin !) à une alternative en surface moins coûteuse et plus efficace ?

LE VERITABLE OBJECTIF FINAL N'EST-IL PAS LE MEILLEUR SERVICE AU MEILLEUR COUT?

POUCK

[Commenter](#)