

LE S.K. PASSE A LA TRAPPE

Le projet de SK, liaison aérienne reliant la nouvelle gare Pasteur à la place du 18 Juin-1940 a été abandonné définitivement en novembre 1991 ; cette décision fait suite à une très forte mobilisation des riverains, regroupés autour de l'Association des locataires de Maine-Montparnasse. Récit d'un combat victorieux.

L'arrivée des TGV Gare Montparnasse et la création de trois pôles d'accès (Maine, Pasteur et Vaugirard) pour accueillir les 50 000 voyageurs par an prévus à l'horizon 95, a soulevé un problème auquel visiblement personne n'avait réfléchi auparavant : celui de la liaison entre la sortie du métro, place du 18 juin, et le hall Pasteur, distant d'environ 800 mètres.

Plusieurs solutions ont donc été étudiées par le Syndicat des Transports Parisiens (STP) : le détournement de lignes de métro (impossible ou trop coûteux), une liaison souterraine de type métro (jugée trop onéreuse), des tramways (capacité insuffisante) et, enfin, une liaison aérienne par SK (initiales des noms de l'industriel et de l'inventeur du système, MM Saulé et Kermadec). C'est cette solution qui a été retenue, parce qu'elle était à la fois la moins chère (80 millions de francs)

et la plus rapide à mettre en oeuvre.

LE SK, UNE IDÉE DE "GÉNIE" !

Il s'agissait de 25 télécabines aériennes, roulant sur des rails reposant sur des pylônes espacés de 25 mètres, qui seraient parties de la terrasse du centre commercial, place du 18 juin, auraient emprunté la rue du Départ, traversé l'avenue du Maine puis longé la rue du Commandant Mouchotte pour aboutir à la passerelle surplombant cette rue. Elles auraient défilé continûment à la vitesse de 20 km/h entre les deux pôles et à 1 km/h devant les quais des stations.

Les ingénieurs avaient pensé à tout... sauf aux voyageurs et aux riverains, comme nous l'explique Michel Devaux, président de l'Association des Locataires de Maine-Montparnasse, qui a joué un rôle moteur dans la lutte contre ce projet :

"Les architectes ont conçu un plan en chambre sans tenir compte de l'environnement, des riverains, ou même des voyageurs ! Ils l'ont choisi simplement parce que c'était le système le moins cher. Les voyageurs qui descendaient du train arrivaient sur le quai, au niveau bas, Ils devaient alors prendre un escalier mécanique pour monter jusqu'au SK ; arrivés sur la terrasse du centre commercial, place du 18 Juin, ils devaient reprendre un escalier pour

descendre au niveau de la rue, et un autre escalier pour aller au métro. Pour les personnes âgées, les handicapés, les enfants ou les personnes lourdement chargées, cela posait un problème important. Quant à nous, les riverains, nous aurions vu défiler les cabines juste sous nos fenêtres de 7 heures du matin à 24 heures ! Notre rue aurait été complètement défigurée par les pylônes métalliques, sans compter le bruit, la gêne... Plusieurs milliers de riverains étaient dans ce cas."

MOBILISATION GÉNÉRALE

Ayant eu vent du projet, Michel Devaux se renseigne, et entreprend

une vaste campagne d'information par circulaire, affiches, porte-à-porte... Il alerte les locataires de son immeuble, mais aussi l'ensemble des riverains habitant sur le parcours du SK. Il est immédiatement et massivement soutenu ; une pétition circule, elle recueille plus de 2000 signatures.

Une réunion publique est organisée dans les salons de l'Hôtel Méridien (riverain, lui aussi), avec des responsables du STP, de la SNCF, de la RATP, ainsi que des élus. C'est un franc succès, puisque le projet est rejeté à l'unanimité, y compris par la mairie de Paris qui avait une position ambiguë, puisque, sans être enthousiaste, elle participait au groupe de travail chargé de mettre en place le SK et "laissait faire".

