

TRANSPORTS

Le métro qui va tout changer

C'est l'histoire du verre à moitié vide ou à moitié plein. En mars dernier, le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, présentait un ambitieux plan de transports pour l'Ile-de-France, hérité des projets conçus par la région et l'Etat sous le gouvernement Sarkozy. D'ici à 2030, 26,5 milliards d'euros seront investis pour construire quatre lignes du Grand Paris Express et améliorer le réseau existant. Dans l'Essonne, pourtant, les annonces de Matignon ont été accueillies assez fraîchement.

Il faudra en effet attendre 2023 pour la mise en service de la ligne 18 (anciennement appelée « ligne verte ») entre Massy et le plateau de Saclay. Et 2030 pour la voir prolongée vers Nanterre côté ouest et Orly côté est ! Chez les élus des communes concernées, les signes d'impatience se multiplient. « Je fais partie des déçus, reconnaît Vincent Delahaye, maire (UDI) de Massy. Pas à cause du tracé, mais à cause des délais. Nous construisons beaucoup de logements, mais les infrastructures de transport ne suivent pas. La réussite de nos projets urbains à Atlantis et à Opéra (voir pages X et XII) dépend pourtant de la desserte de ces deux quartiers par le métro automatique ! Nous aurons du mal à expliquer aux nouveaux arrivants qu'ils devront encore attendre dix ans pour en bénéficier... »

Au Parti socialiste, fidélité au gouvernement oblige, la critique est plus mesurée : « On aimerait comme tout le monde que ça aille plus vite, souffle Hella Kribi-Romdhane, secrétaire de la section PS de Massy et conseillère régionale d'Ile-de-France. Mais satisfaisons-nous déjà du déblocage du dossier, qui permettra de résoudre le problème des déplacements de banlieue à banlieue. » C'est en effet le point noir des transports en commun franciliens, tous conçus pour converger vers Paris. Depuis Massy, il faut compter cinquante minutes pour rallier Nanterre et quarante-cinq minutes pour rejoindre la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, pourtant distantes respectivement de seulement 30 et 22 kilomètres...

Les routes d'accès au plateau de Saclay sont déjà saturées

A Palaiseau, David Bodet, premier adjoint au maire (PS) et président de la communauté d'agglomération du plateau de Saclay (Caps), montre un même enthousiasme modéré : « L'annonce de Jean-Marc Ayrault a tout de même le mérite de sanctuariser le tracé. La tête du bébé est passée ! » Le Premier



Coût des travaux :

26,5 milliards d'euros

Date de livraison :

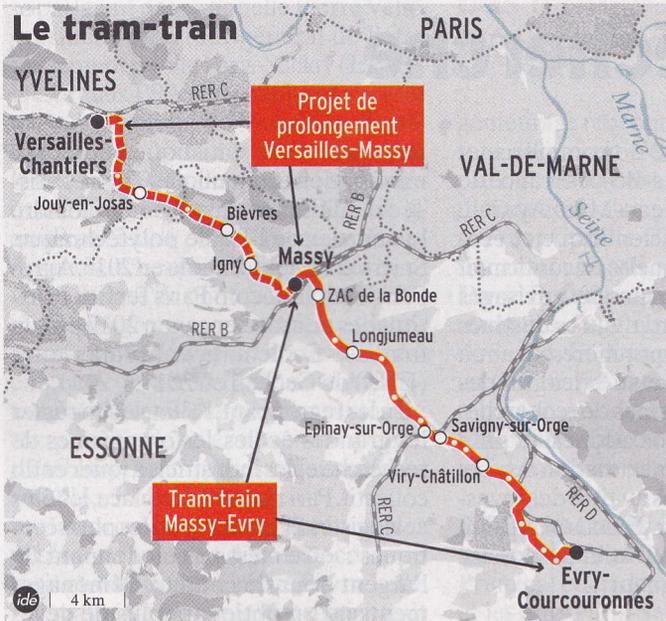
2030

ministre pouvait-il aller plus vite ? Pas sûr... L'enquête publique sur la ligne 18 devrait démarrer l'année prochaine, pour un premier coup de pioche en 2017. « Il existe un temps incompressible de préparation, rappelle Pierre Veltz, président-directeur général de l'établissement public Paris-Saclay. Et n'oublions pas que 2023 n'est qu'une date butoir. On ne désespère pas de rogner une ou deux années sur les délais. »

Problème : les voies routières d'accès au plateau de Saclay sont déjà saturées, matin et soir, aux heures de pointe. Qu'advient-il en 2015, quand les 2000 nouveaux logements de l'écoquartier Camille-Claudel, à Palaiseau, seront occupés et que les nouveaux locaux d'EDF, accueillant près de 1000 salariés, auront ouvert leurs portes ? La mise en service d'un bus en site propre entre la gare de Massy-Palaiseau et l'Ecole polytechnique a déjà amélioré la desserte de la partie est du plateau. Son prolongement jusqu'à Christ-de-Saclay, en 2015, ne suffira pas à décongestionner les routes bouchées. « Il ne faut pas s'attendre à un miracle, tranche Pierre Veltz. Il y aura forcément quelques années difficiles à passer. » Patience... ● S. M.



LE TRAM-TRAIN DU « 9-1 »



Depuis Massy, il faut compter près d'une heure pour regagner Evry en transports en commun. En 2018, la durée du trajet descendra à trente-huit minutes, grâce au projet de tram-train qui reliera les deux villes.

De la gare de Massy-Palaiseau à celle d'Epinay-sur-Orge, le véhicule empruntera les rails du RER C et desservira les communes de Champlan, Chilly-Mazarin et Longjumeau. Il évoluera ensuite sur des voies nouvelles traversant Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, Grigny et Ris-Orangis pour atteindre la préfecture de l'Essonne.

Le département compte beaucoup sur ce projet, qui doit désengorger ses routes et faciliter les échanges entre ses deux principaux pôles économiques; 40 000 voyageurs sont attendus chaque jour dans les wagons. En 2020, le tram-train poursuivra son parcours vers l'ouest, en direction de la gare de Versailles-Chantiers.

Coût des travaux :

246 millions d'euros

Date de livraison :

2018

UN COUP DE JEUNE POUR LE RER B ?

L'état catastrophique du RER B n'est un secret pour personne. Inaugurée en 1977, la ligne empruntée quotidiennement par 900 000 voyageurs est constamment bondée, et les dysfonctionnements sont fréquents. En 2011, seulement 80 % des voyageurs sont arrivés à destination à l'heure prévue ou avec un retard inférieur à cinq minutes ! Un chiffre largement en-deçà de l'objectif de ponctualité du Stif, établi à 94 %. « L'engorgement des wagons ne peut qu'empirer avec la hausse importante de population que connaissent toutes les villes traversées », s'alarme Olivier Roverc'h, conseiller municipal (PS) de Massy. D'importants travaux de modernisation

des gares et des quais sont en cours sur la branche nord. Sur la branche sud, le dossier a - enfin ! - avancé en début d'année. Le Stif a annoncé la création d'un terminus de secours à la station Denfert-Rochereau, censé minimiser l'impact des incidents d'exploitation

Coût des travaux :

79 millions d'euros

Date de livraison :

2020

intervenues au nord de Paris sur les temps de trajet des voyageurs venant du sud. Il devrait être opérationnel à la fin de 2014 ou au début de 2015. « Hélas ! on sait que seul un doublement du tunnel entre Châtelet et Gare-du-Nord peut vraiment améliorer la situation », juge Roger Del Negro, conseiller municipal (Europe Ecologie-les Verts) de Massy. Ce goulet d'étranglement est partagé entre les RER B et D, si bien que les problèmes survenus sur une ligne se répercutent systématiquement sur l'autre. Une étude de faisabilité a été lancée, mais l'argent public est rare, et le coût faramineux du projet (entre 1 et 4 milliards d'euros !), décourageant.

