

Une liaison hors normes

La ligne 18 du métro du Grand Paris sera construite à l'économie sans sacrifier ses performances.

Comment respecter la loi relative au Grand Paris qui impose un métro pour desservir le plateau de Saclay sans dépasser l'enveloppe de 22,625 milliards d'euros fixée pour la construction de l'ensemble du réseau, hors achat du matériel roulant ? Très simplement. La moitié de la ligne 18, entre Versailles et Nanterre par Rueil-Malmaison, a été reportée après 2030, mais l'autre moitié, entre Orly et Versailles, a été calculée au plus juste pour tenir dans l'enveloppe de 2,7 milliards d'euros qui lui est réservée. « Il ne s'agit pas d'une ligne au rabais, se défend le président du directoire de la Société du Grand Paris, Philippe Yvin, sa capacité a été adaptée pour ne pas poser de problème à Orly, où les deux tiers des voyageurs seront en correspondance avec la ligne 14 du métro parisien. »

Pas question non plus de le remplacer par un tramway comme l'avait préconisé un temps la région Ile-de-France puisqu'il faut prévoir un éventuel prolongement vers Nanterre. Alors la Société du Grand Paris a tout calculé au plus juste. Les quais ne feront que 60 mètres de long, contre 120 mètres pour la ligne 14, et, au début, les rames ne compteront que quatre voitures et ne mesureront que 45 mètres de long. En

La distance entre les stations de ce métro correspond à celle d'une ligne de RER.

revanche, elles pourront rouler vite, jusqu'à 100 kilomètres/heure pour garantir une vitesse moyenne de 65 km/heure. « Certaines des distances de la ligne seront espacées de 9 kilomètres, contre 600 mètres dans le métro parisien, c'est presque un RER », explique Brigitte Grégoire directrice du projet. Cette vitesse sera nécessaire pour maintenir des temps de parcours acceptables et garder des réserves de capacité, en augmentant la fréquence des métros, quand le besoin s'en fera sentir.

Les caractéristiques du matériel roulant ont elles aussi été choisies à l'économie. Des rames « fer sur fer » et non pas sur pneus, d'une largeur standard de 2,5 mètres, constituées d'éléments « les plus standards possibles pour avoir le plus grand choix de constructeurs », ajoute encore Brigitte Grégoire. Elles seront alimentées par un troisième rail, en 1.500 volts (le double du métro parisien) pour des questions d'électromagnétisme à proximité des laboratoires de recherche. Et surtout, 14 kilomètres des 35 kilomètres de la ligne seront aériens. Une économie de 250 millions d'euros réalisée au grand dam des habitants de villages de l'ouest du plateau de Saclay comme à Villiers-le-Bâcle où le maire juge que « 250 millions, c'est pas un problème ». Là où elle est enterrée, d'autres refusent qu'elle passe sous leurs maisons. Aérien ou souterrain, c'est à l'intérieur des rames que se situera en fait la vraie innovation. Les aménagements permettront aux chercheurs d'ouvrir un ordinateur portable et de travailler grâce à des sièges assez espacés pour cela. — D. Ma.



EDF vient d'ouvrir un centre de recherche et de formation de 400 millions d'euros, sur le plateau de Saclay. Source : société du Grand Paris / photo « Les Echos » / Dominique Malécot

Le futur métro du Grand Paris façonne déjà le Sud francilien

- Le premier tronçon dans huit ans ; la ligne qui reliera Orly à Versailles sera achevée en 2030.
- L'enquête d'utilité publique commence le 21 mars prochain. Le public peut donner son avis en ligne.

URBANISME

Dominique Malécot
@DMalecot

Huit ans. Il faudra attendre encore huit ans pour que les premières rames circulent sur la future ligne 18 du métro du Grand Paris. Et encore six années supplémentaires seront nécessaires pour qu'elles atteignent, en traversant le plateau de Saclay, le terminus de Versailles-Chantiers. Un projet sans intérêt pour le collectif OIN Saclay (Colos), qui revendique une centaine d'associations membres. Il a obtenu d'importantes mesures de protection du plateau de Saclay mais veut que son aménagement se fasse à minima et le plus tard possible.

Sur le terrain, à quelques jours de l'ouverture de l'enquête d'utilité publique, le 21 mars, on se demande plutôt si le métro n'arrivera pas après la bataille. Situé à l'aéroport d'Orly, le terminus Est sera commun à la ligne 14 du métro parisien et à la ligne 18.

Les deux tiers des 60.000 usagers attendus seront en correspondance.

Sur place, le trafic de l'aéroport d'Orly est reparti à la hausse, à 29,6 millions de passagers en 2015. « La gare fait partie du Grand Orly, qui constitue avec Rungis et Aéroports de Paris un ensemble de 250.000 habitants et 173.000 emplois, dont 27.000 pour l'aéroport », rappelle Pierre Bourgin, directeur de projet à Aéroports de Paris. A cela vont s'ajouter le nouveau bâtiment de l'aérogare, le quartier d'affaires Cœur d'Orly, ses 65.000 mètres carrés de bureaux et 38.000 mètres carrés de centre commercial, « à vingt minutes de Saclay et vingt minutes de Paris », souligne Pierre Bourgin.

Juste à l'ouest, les gares d'Antony et de Massy se situent dans des quartiers déjà relativement denses, dont le tissu d'entreprises, important, est en renouvellement. Le sénateur et maire UDI de Massy, Vincent Delahaye, rappelle que les deux gares de la ville, dont une en correspondance avec le TGV, vont desservir quelque

« La gare fait partie du Grand Orly, qui constitue avec Rungis et Aéroports de Paris un ensemble de 250.000 habitants et 173.000 emplois, dont 27.000 pour l'aéroport. »

PIERRE BOURGIN
Directeur de projet à Aéroports de Paris

3.400 entreprises cumulant 21.600 emplois et qu'il est possible de densifier la ville.

« En cours, le projet Massy Atlantis, développé sur un ancien quartier industriel en reconversion, est calibré pour 4.500 logements et 750.000 mètres carrés de bureaux, locaux d'activités et commerces », expose l'élu. Sy ajoutent le parc d'activités de Massy Europe avec ses

100.000 mètres carrés de locaux d'activités et 15.000 mètres carrés de commerces. Et la ville, candidate à l'implantation du futur siège de la région, a encore en réserve un projet une ZAC de 55 hectares de logements et d'équipements. A l'ouest, le plateau de Saclay se situe au centre d'un bassin de 420.000 habitants et de 250.000 emplois, qui s'étend de Palaiseau à Versailles en passant par Saint-Quentin-en-Yvelines. Le maire Les Républicains de Palaiseau, Grégoire de Lasteyrie, rêve déjà d'une deuxième gare pour créer un nouveau quartier de logements. Il a peu de chances de l'obtenir tant le budget et le calendrier sont tendus.

Programme massif à Satory
Le campus scientifique, qui regroupe actuellement 15 % de la recherche française, devrait compter à l'arrivée du métro 30.000 étudiants, 20.000 enseignants-chercheurs, 21.000 salariés et 15.000 habitants. En attendant le métro, EDF, qui vient d'ouvrir un centre de recherche et de formation

de 400 millions d'euros, a dû négocier des parkings supplémentaires pour ses 1.400 chercheurs et les 20.000 agents qui s'y formeront en année pleine.

A quelques kilomètres, Saint-Quentin-en-Yvelines, deuxième pôle tertiaire d'Ile-de-France derrière la Défense, devra, faute d'accord entre les élus, se contenter d'une seule gare. Une économie de 300 millions d'euros. Cela ne va pas accélérer pour autant la construction de celle de Satory. Or ce nouveau quartier de Versailles va générer très vite d'importants besoins de transport. « Seuls des programmes massifs permettront d'amortir les coûts de dépollution extrêmement importants des terrains militaires sur lesquels il va être construit », rappelle le maire de Versailles, François de Mazières. Ses liaisons avec Saint-Quentin-en-Yvelines et la gare de Versailles-Chantiers, l'une des plus importantes d'Ile-de-France, seront essentielles. Elles permettront aussi de « boucler » le réseau vers la Défense et Paris. ■

De la place pour les petites entreprises près des gares

La Chambre de commerce de Paris Ile-de-France juge qu'il y a un risque de concentration de logements autour des gares du métro. Elle veut favoriser l'implantation d'entreprises.

C'est la Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Ile-de-France qui tire le signal d'alarme. La densification de la ville qui doit accompagner la construction du réseau de transports du Grand Paris ne doit pas se faire au détriment des activités économiques.

Autrement dit, une concentration

très importante de logements, et uniquement de logements, autour des gares du futur réseau du métro de rocade de la région parisienne risque de faire naître des cités-dortoirs avec tous les problèmes sociaux et d'insécurité qui les accompagnent.

« Il faut un bon équilibre entre logements, bureaux, commerces et activités telles que la logistique », explique Etienne Guyot, directeur général de la CCI de région Paris Ile-de-France. Une étude fouillée intitulée « Grand Paris : comment maintenir un tissu économique diversifié en zone dense ? », réalisée par ses services sous la signature de Marion Vion-

Dury, en petite couronne, sur le trajet de la ligne 15 du métro du Grand Paris. Elle met en évidence un risque d'incompatibilité entre les prix du foncier – un espace logistique rapporte 40 % de moins qu'un logement – et l'équilibre recherché, soit 60 % du foncier réservé au logement et 40 % au développement économique.

« Entre 2000 et 2013, sur ces territoires, 81 % des entreprises et 74 % des locaux industriels ont été construits en grande couronne, il y a donc un risque élevé d'éviction de ces activités des nouveaux quartiers, or c'est exactement ce qu'il faut éviter », poursuit Etienne Guyot. Dans ces conditions, la cham-

bre préconise une vingtaine de mesures pour favoriser la mixité des usages du foncier autour des gares. « On peut faire baisser le coût du foncier avec une utilisation plus volontariste des outils d'aménagement comme cela s'est fait à Nanterre en 2010 sur le site des Papeteries de la Seine », rappelle le directeur général de la chambre.

Un outil législatif

Il est aussi possible de créer des réserves foncières pour les zones d'activité, comme la Ville de Paris en a prévu dans son PLU pour la logistique. De même l'intégration de clauses d'antispeculation dans les PLU est possible,

tout comme l'intégration des entreprises dès l'origine d'un projet urbain, comme cela s'est fait à la ZAC de l'Horloge à Romainville.

Pas sûr cependant que les outils existants suffisent. Pour la Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Ile-de-France, il faudra sans doute aussi que le législateur s'empare du sujet en étendant aux locaux d'activité et à la logistique certains dispositifs de décade mis en place pour favoriser la construction de logements sociaux et intermédiaires lorsqu'ils sont indispensables à l'équilibre d'un territoire particulier. — D. Ma.