



MÉTRO | Un amendement sera déposé aujourd'hui au conseil d'Ile-de-France Mobilités pour prolonger la ligne au-delà d'Orly (Val-de-Marne).

Ligne 18 : et si le tracé allait jusqu'à Montgeron ?

JILA VAROQUIER

POURQUOI PAS une ligne 18 du Grand Paris Express qui parcourrait le grand sud francilien, depuis Versailles (Yvelines) jusqu'à Montgeron (Essonne) en passant par l'aéroport d'Orly (Val-de-Marne) ? Une ligne qui s'enrichirait en chemin d'une gare supplémentaire à Palaiseau (Essonne), située au sein du quartier Camille-Claudé. Les élus du département et ceux du Val-de-Marne ont soulevé la question du prolongement de la ligne, jeudi dernier. Et c'est ce que vont proposer aujourd'hui, lors du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités (IDFM), les élus communistes.

Selon eux, ce prolongement pourrait entraîner une augmentation de « la fréquentation globale de la ligne de +30 % à +50 % », et de gagner en moyenne trente minutes, le matin, pour rejoindre Orly : « Cela permettra également de décharger le RER D en offrant une desserte vers Orly et tout le bassin d'activités qui s'y trouve », ajoute Jacques Baudrier, élu communiste à IDFM.

Une gare supplémentaire à Morangis sur la ligne 14 ?

En octobre, IDFM avait déjà voté, à l'unanimité, le fait de « demander à la Société du Grand Paris (SGP) » une étude de faisabilité et de coûts quant au prolongement vers l'est de la ligne 18, « dans l'objectif que la SGP puisse l'inscrire le cas échéant dans le schéma d'ensemble du Grand Paris Express ». « Là, nous allons plus loin », poursuit Jacques Baudrier.

Evidemment, cela prendra du temps. La SGP a précisé

LA PROPOSITION DES ÉLUS



qu'une « telle décision est du ressort de l'Etat » et qu'il y aurait de nombreuses étapes à respecter : « S'assurer de la compatibilité de l'ajout d'une gare avec l'exploitation de la ligne, modifier le schéma d'ensemble – et donc le décret d'application créant le Grand Paris Express (NDLR : ce qui est possible depuis 2015) ». Et enfin, organiser la tenue d'un débat public, puis une nouvelle enquête publique aboutissant à une déclaration d'utilité publique.

Autrement dit, encore plusieurs années de délai avant de finalement toucher au but. « Bien sûr, mais à l'échelle de l'utilité de ce prolongement face aux problèmes que connaît actuellement le RER D, c'est encore la solution la plus rapide », estime encore l'élu de gauche. En outre, comme le demandent les élus de l'Essonne et du Val-de-Marne, l'amendement propose également la création d'une gare supplémentaire sur la ligne 14 à Morangis (Essonne) en bout de ligne, encore au-delà de l'aéroport d'Orly.

La ligne 18, qui reliera l'aéroport d'Orly (Val-de-Marne) et Versailles-Chantiers (Yvelines) en passant par le plateau de Saclay (Essonne), doit aboutir en 2030. Mais elle pourrait encore s'étendre vers l'est.

Aujourd'hui toujours, IDFM devrait également adopter une autre mesure pour la ligne 18 : « sa mise au sol », c'est-à-dire la suppression du viaduc contesté entre Villiers-le-Bâcle, dans l'Essonne, et le golf national de Guyancourt, dans les Yvelines. Moins chère, cette mise au sol permet également, selon le rapport d'Ile-de-France Mobilités, de réduire une partie « des impacts acoustiques sur les habitations les plus proches ».

Mise en service par étapes

La mise en service de la ligne 18 est prévue en 2026, pour la partie entre Massy-Palaiseau et le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) de Saclay, dans l'Essonne, en 2027 de Massy Palaiseau à l'aéroport d'Orly et en 2030 du CEA à Versailles Chantiers (Yvelines). A terme, sa fréquentation est estimée à 17 300 voyageurs à l'heure de pointe du matin, pour une fréquentation journalière de près de 110 000 voyageurs en semaine. ■



Cela permettra de décharger le RER D en offrant une desserte vers Orly et tout le bassin d'activités

JACQUES BAUDRIER, ÉLU COMMUNISTE À IDFM