

09 novembre 2015

Ligne 18 : première remise en cause

Premier coup de canif dans le discours officiel sur la nécessité de réaliser l'intégralité du projet du Grand Paris Express. Le Commissariat Général à l'Investissement, organisme d'Etat, vient de rendre un avis sur la pertinence de la ligne 18 qui, à un mois des élections régionales, pourrait provoquer quelques remous. La liaison Orly - Versailles par métro reçoit un avis au mieux réservé sur la partie entre Orly et le plateau de Saclay et clairement défavorable au-delà jusqu'à Versailles.

Entre Orly et le plateau de Saclay, le CGI demande une réflexion et une concertation sur l'évaluation de la réalité des besoins globaux du plateau, une analyse complémentaire sur le niveau de saturation de la RN118 qui assure la desserte principale routière du secteur et surtout une maîtrise des coûts de conception, de travaux et d'exploitation. En résumé, la CGI considère surdimensionnée la réalisation d'une ligne de métro, fut-elle à petit gabarit, estimée à 3 MM€ pour transporter 100 000 voyageurs par jour.

On retrouve dans ces conclusions une forte analogie avec les conclusions de la mission jadis confiée à Pascal Auzannet au moment de la reprise en mains du Grand Paris après le départ de Christian Blanc du pilotage politique de ce projet. L'expert, qui a fait ses classes à la RATP au métro et au RER, préconisait de revenir à des modes plus léger, et notamment des formes de tramways rapides plus adaptées selon lui à un trafic modeste.

La ligne 18 suscitait déjà beaucoup de prudence et de critiques de la part des sphères techniques, mais était considérée comme un symbole politique, la traduction même de la notion de cluster scientifique, connecté par la ligne 18 à la fois à un aéroport (Orly) et à un quartier d'affaires (La Défense). D'ailleurs, plus personne ne parle vraiment de la section Versailles - La Défense de la ligne 18... reportée au-delà de 2035 dans le nouveau calendrier du projet.

transportparis propose de nourrir cette réflexion sur les alternatives à la ligne 18 en travaillant sur plusieurs axes :

- l'évaluation de l'attractivité du futur BHNS du plateau de Saclay actuellement en travaux, et par conséquent la possibilité d'un maillage de lignes connectées à la fois au RER C et au RER B, mais aussi à Orlyval à Antony pour accéder rapidement à l'aéroport ;
- la possibilité de connecter des branches de tramway au tram-train Versailles - Massy - Evry pour améliorer l'accès à la zone d'emplois d'Orly - Rungis et à l'aéroport (avec probablement le maintien d'une navette bus entre Pont de Rungis et les aérogares) ;
- l'étude d'une amélioration radicale de la liaison La Défense - Saint Quentin en Yvelines par un prolongement de la ligne L (branche Versailles Rive Droite) jusqu'à Saint Quentin en Yvelines par une infrastructure nouvelle (voir notre proposition dans la [Prospective Transilien Saint Lazare](#)) qui absorberait la desserte actuelle de la ligne U et permettrait 12 trains par heure entre La Défense et Saint Quentin en Yvelines (soit au minimum 18000 places par heure et par sens) pour un coût nettement inférieur - et donc un délai potentiel plus court - à la section reportée aux calendes grecques de la ligne 18... tout en améliorant fortement la régularité du réseau Saint Lazare.

Posté par ortferroviaire à 10:47 - [Grand Paris](#) - [Commentaires \[33\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [ligne 18](#)