



Relier Orly à Versailles en 30 minutes : l'ambitieux défi de la future ligne 18

Le président de la Société du Grand Paris, Philippe Yvin, et son équipe ont visité hier les dix gares qui ont pour l'instant été retenues sur le tronçon. Les élus veulent que la ligne soit terminée en 2024.

UN IMMENSE CHALLENGE semé d'obstacles pour la Société du Grand Paris (SGP) : relier l'aéroport d'Orly à la gare de Versailles-Chantiers (Yvelines) en 30 minutes d'ici à 2024. Hier, Philippe Yvin, le président de la SGP, et son équipe ont fait une visite des dix gares de la ligne 18 (*lire ci-dessous*) pour l'instant retenues, qui doit notamment désenclaver le Plateau

REPÈRES

■ **La ligne 18** desservira le sud et l'ouest de Paris entre l'aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers en 30 minutes. Soit 35 km de rails, dont 14 km en aérien, entre Palaiseau (Essonne) et Magny-les-Hameaux (Yvelines).

■ **10 gares retenues** : Orly, Antonyopôle, Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin Est, Satory et Versailles-Chantiers. Trois sont en correspondance avec le RER ou autres lignes franciliennes : Orly (terminus ligne 14 à venir et le T7), Massy-Palaiseau (RER B, C et gare TGV) et Versailles-Chantiers (RER C, Transilien N, U et futur tram-train Versailles-Massy).

■ **335 000 habitants** concernés et 190 000 emplois.
■ **14 communes** desservies.
■ **100 000 voyageurs** quotidiens.

de Saclay (Essonne), « l'un des premiers pôles de recherche et développement au monde ».

Le projet peut-il encore évoluer ?

« Les maîtres d'œuvre ont été désignés. Nous les avons réunis hier [lundi] pour la première fois », indique Philippe Yvin. Quatre réunions sont prévues à partir du mois prochain dans le cadre de l'enquête publique à Versailles, Guyancourt (Yvelines), Gif et Massy (Essonne). Palaiseau (Essonne) espère toujours une gare sur son quartier en plein développement de Camille-Claudé. Grégoire de Lasteyrie, le maire (LR), a plaidé en ce sens hier. « Sur le plan juridique, c'est possible, assure-t-il. Ce serait la gare la moins chère du tracé, de 15 à 25 M€ (NDLR : contre 50 à 60 M€ en souterrain), car elle serait à la sortie de la partie souterraine, après Massy. »

Pourquoi maintenir une partie aérienne ?

L'ajout d'une gare ou l'enterrement des 13 km de viaduc sur le Plateau de Saclay a un coût, qui reste le point sensible de la ligne 18. Des élus de Magny-les-Hameaux, Châteaufort (Yvelines), Villiers-le-Bâcle, Saclay et

Saint-Aubin (Essonne) continuent d'exiger l'enterrement de la ligne sur leur territoire. Hier, le maire (PS) de Villiers-de-Bâcle n'a pas hésité à faire stopper le bus de la Société du Grand Paris à un rond-point pour exprimer sa colère. « Les habitants auront des nuisances avec ce viaduc et ça ne préservera pas l'agriculture », a-t-il protesté. Si la question de l'enterrement de la ligne 18 a été écartée sur la partie est du Plateau de Saclay — les vibrations étant problématiques pour les laboratoires et chercheurs — c'est son coût prohibitif qui est avan-

cé sur le tronçon entre le CEA et Saint-Quentin. « Enterrer la ligne sur cette portion représenterait un surcoût de 250 M€, soit près de 10 % du coût total, l'enveloppe passant de 500 M€ à 750 M€ », avance la SGP.

2024, un délai envisageable ?

Tous les élus rencontrés hier ont répété l'importance d'une livraison de la ligne en 2024. A l'instar de Michel Laugier, président (DVD) de la nouvelle intercommunalité de Saint-Quentin-en-Yvelines : « Nous sommes potentiellement site olympique

pour deux disciplines. On a besoin de la ligne avant 2024. » Sur le Plateau de Saclay ou à Satory (Yvelines), des quartiers et des milliers de logements sont programmés à l'horizon 2020. Il y a donc urgence pour les acteurs économiques et politiques. On saura l'an prochain si le calendrier annoncé est envisageable. L'avis défavorable en novembre du Commissariat général à l'investissement, instance créée par Manuel Valls, sur la partie Orsay-Versailles ne remet pas, lui, en question, la nature du projet. **CÉDRIC SAINT-DENIS**

Le point ligne par ligne

■ Le Grand Paris Express prend un virage : les premières opérations de génie civil doivent être lancées en avril à Fort d'Issy-Vanves-Clamart (92), avant la mise en œuvre de chantiers à plusieurs endroits de la ligne 15 sud. Les travaux préparatoires ont commencé il y a un an sur la « première » ligne du métro (après le prolongement de la ligne 14 au Nord). Fin janvier, des pelleuses sont arrivées à Villejuif (94) pour préparer l'emplacement de la gare Louis-Aragon. Les travaux pour la gare Arcueil-Cachan (94) doivent démarrer à la fin du mois.

Ailleurs aussi ça bouge. **Sur la 15 ouest** (Pont de Sèvres - Saint-Denis-Pleyel), l'engagement des marchés de maîtrise d'œuvre a démarré en octobre. **Sur la 15 est** (Champigny

centre - Saint-Denis Pleyel), la fin des études préliminaires est en cours, l'enquête publique prévue au printemps. **Sur la 14 sud** (Olympiades - Orly), l'enquête publique est achevée, l'obtention de la déclaration d'utilité publique doit intervenir mi-2016. **Sur la 16*** (Noisy-Champs - Saint-Denis Pleyel via Le Bourget RER), la déclaration d'utilité publique a eu lieu le 28 décembre. L'étude d'avant-projet est prévue mi-2016. **Sur la 17 nord** (Le Bourget RER - Le Mesnil-Amelot), l'enquête publique démarrera au printemps, le début des travaux préparatoires mi 2018.

FANNY DELPORTE
*Les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud font l'objet d'un « traitement juridique commun ».