



91 | TRANSPORTS Des élus du département ont tenu hier une conférence de presse afin de réclamer de nouveau des gares voyageurs à Morangis et Palaiseau pour les lignes 14 et 18 du métro francilien.

« Nous ne voulons pas être les oubliés du Grand Paris Express »

CÉCILE CHEVALLIER

« **LES HABITANTS** ne comprendraient pas de voir passer des rames de métro dans lesquelles ils ne pourront pas monter », écrit-il et constate, plusieurs élus de l'Essonne et du Val-de-Marne ont tenu une conférence de presse, hier à Morangis. Ils demandent que les Essonnais ne soient pas « les oubliés du Grand Paris Express », réclamant l'actualisation du schéma d'ensemble de ce futur métro francilien élaboré il y a dix ans.

Avec deux objectifs clairs : obtenir des gares voyageurs à Morangis/Paris-Ville-Poste pour la ligne 14, et à Palaiseau, quartier Camille-Claudel, pour la ligne 18.

Mobilisation renforcée

« Le chantier du Grand Paris Express représente une véritable opportunité pour tout un territoire, reconnaît Brigitte Vermeil, maire (LR) de Morangis. Sa vocation première est de désenclaver des sites et d'accompagner le développement du pôle d'Orly. Mais dans son schéma actuel, il ne bénéficie pas au plus grand nombre d'habitants. La construction d'une gare voyageurs (NDR : seul un site de maintenance et de remisage est en construction) à Morangis constituerait un bassin de vie de près de 500 000 habitants et salariés essonnais. Le schéma cadre des mobilités 2017-2021 intègre le besoin d'une



gare à Morangis, la RATP a confirmé que le site de maintenance pouvait être transformé en station voyageurs.

La requête des élus n'est pas nouvelle. Ils s'activent depuis plusieurs années, avec une mobilisation renforcée ces derniers mois. Les chantiers ayant démarré, « il y aurgence à décider », insistent-ils.

Pour certains, « l'alignement des deux plateformes » pourrait être en cours. « Quand Emmanuel Macron est venu sur le plateau de Saclay le 21 janvier, il a souligné l'importance d'étudier les projets de nouvelles gares du Grand Paris Express localement », rap-

pelle Grégoire de Lasteyrie, maire (LR) de Palaiseau. Il milite depuis 2014 pour la création d'une gare dans le quartier de Camille-Claudel, qui aurait une capacité de roulement pour 10 000 habitants et pour 7 000 emplois.

Depuis, le Premier ministre a explicitement demandé au préfet de l'Essonne, dans sa lettre de mission, d'étudier la possibilité d'adopter une gare voyageurs à Morangis et Palaiseau. D'autant que, comme le souligne François Durovray, le président (LR) du conseil départemental de l'Essonne, « la taxe spéciale d'équipement du Grand Paris

“
Nous avons tous intérêt à voir ces projets de gares se réaliser, pour préserver l'attractivité de nos territoires

RAFIKA REZOUZI, MAIRE (PS) DE CHILLY-MAZARIN

est payée au même titre par les habitants de petite couronne et ceux de grande couronne ».

« Il serait choquant que le réseau desserve certains territoires, qui en avaient besoin, mais en délaissent d'autres alors qu'ils traversent, poursuit-il. Annoncez donc déposer prochainement, « en tant que membre du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (NDR : qui gère le dépôtierement du Grand Paris Express), un vœu pour que la création de ces deux gares soit étudiée. » Les membres du Grand-Orly Seine Bievre ont déjà abordé le terrain. Le pre-

Morangis (Essonne), hier. Des élus demandent que ce site de maintenance et de remisage soit transformé en gare.

mier volet d'une étude d'opportunité et de faisabilité pour une gare à Morangis vient d'être finalisé, et une seconde partie pour évaluer le coût, l'impact et la fréquentation d'une telle station est lancée.

« Nous avons tous intérêt à voir ces projets de gares se réaliser, pour préserver l'attractivité de nos territoires », ajoute Rafika Rezouzi, maire (PS) de Chilly-Mazarin.

Ajouter une gare non prévue :

« Un processus assez long »
Sélicite, la Société du Grand Paris indique qu'une telle décision est du ressort de l'Etat. « Mais il y aurait plusieurs 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 et enfin le Grand Paris Express. Une telle modification nécessite la tenue d'un débat public. Ce n'est qu'une fois cette étape franchie qu'une enquête publique spécifique pourrait se tenir, aboutissant à une déclaration d'utilité publique. C'est donc un processus assez long mais obligatoire pour l'ajout d'une gare non prévue actuellement dans le schéma d'ensemble. » ■