

Essonne : des avancées dans le dossier du prolongement de la ligne 14 à Morangis

Depuis plusieurs années, les élus locaux demandent un prolongement de la ligne 14 en Essonne, avec une gare à Morangis. L'inscription de cette station dans un document d'urbanisme de la région représente une première étape pour la réalisation du projet.

EssonneGuerres et conflits



Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Morangis est demandé par les élus. (Mario Fourmy/SIPA)

Les élus locaux qui réclament depuis plusieurs années le prolongement de la ligne 14 (de Saint-Denis à Orly) jusqu'à Morangis (Essonne), pourraient bien avoir été entendus. Le Schéma directeur de la région Ile-de-France environnemental (Sdrif-E) qui fixe les grandes lignes de l'aménagement régional à l'horizon 2040 prévoit en effet la création d'une gare voyageurs à Morangis.

« Nous nous battons depuis des années pour que les Essonniens puissent avoir un accès plus large au Grand Paris Express. Pour la première fois, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Morangis est inscrit dans un document supra-communal. Cela ne règle pas tout le problème ; mais cette première victoire nous encourage à poursuivre le combat », s'enthousiasme Brigitte Vermillet, maire (LR) de Morangis et vice-présidente du conseil départemental. La commune ne dispose que de trois lignes de bus et de nombreux habitants n'ont pas d'autre choix que d'emprunter en voiture la N6 et la N7. Avec à la clef des embouteillages et le difficile franchissement de la plateforme aéroportuaire d'Orly qui forme un goulet d'étranglement sur la N7, sous les pistes de l'aéroport.

limiter le flux de véhicules

La mobilisation dépasse très largement les frontières de la ville : le département de l'Essonne, celui du Val-de-Marne et l'établissement public territorial Grand-Orly-Seine-Bièvre réclament aussi le prolongement. La création d'une ultime gare de la ligne 14 à Morangis (après Orly) limiterait en effet notablement les flux de véhicules en provenance du nord de l'Essonne vers Paris.

Techniquement, le prolongement s'avère possible car des mesures « conservatoires »

ont été prises au niveau de la gare d'Orly, pour permettre de transformer la gare « terminus » en gare « traversante ». L'actuel schéma de la ligne 14 prévoit en outre l'installation d'un centre de maintenance et de remisage à Morangis. « Dans cette configuration, nous recueillerons tous les inconvénients sans avoir aucun avantage », s'agace Brigitte Vermillet.

100 millions d'euros

Le coût du prolongement jusqu'à Morangis est, pour l'instant, évalué à environ 100 millions d'euros. Le montant ne paraît pas insurmontable et pourrait être pris en charge par un ensemble de partenaires, dont l'Etat.

Restent cependant d'autres étapes à franchir : le Sdrif-Environnemental doit, pour commencer, être adopté d'ici l'été. Les élus tenteront à cette occasion d'obtenir le lancement d'études complémentaires. Celles-ci devront alors déterminer si la réalisation de la dernière gare n'aura pas pour conséquence de saturer la ligne 14. Enfin, comme l'a rappelé la Société du Grand Paris, le feu vert pour la réalisation de nouvelles gares dépend de l'Etat et du législateur. Le réseau est en effet prévu dans le cadre d'un schéma d'ensemble, inclut dans la loi de 2010 sur le Grand-Paris. La modification du schéma nécessiterait également la tenue d'un débat et d'une enquête publique.

Quelles clés pour s'adapter dans un environnement complexe ?

Comment réagir face aux défis de la transition énergétique ? Comment se positionner dans un environnement économique et politique instable ? Comment exploiter au mieux les opportunités d'innovation dans chaque secteur ? Au quotidien, à travers nos décryptages, enquêtes, chroniques, revues de presses internationales et éditos, nous accompagnons nos abonnés en leur donnant les clés pour s'adapter à un environnement complexe.

Je découvre les offres