



Méto, RER L'arrivée des rames nouves s'accélère

➔ P. XII

Votre fait du jour Derrière le développement du padel, le ras-le-bol des riverains ➔ P. VI et VII

91

Matin 13°
Midi 21°
Soir 19°

Mardi 8 juillet 2025 • Essonne

Le Grand Parisien

TRANSPORTS | Une étude va être lancée concernant la faisabilité d'une extension jusqu'à Morangis, où se trouve un centre de maintenance. Une revendication des élus locaux et des habitants.

Un nouvel espoir pour le prolongement de la ligne 14

Thomas Ancelin

« **C'EST UNE BELLE** victoire, se félicite Brigitte Vermillet, maire (LR) de Morangis, ça fait cinq ans qu'on porte la demande de tout un territoire. » Après de longues années à défendre le projet d'une gare de voyageurs sur la ligne 14 à Morangis, la stratégie commence à payer.

Début juillet, l'État et la région Île-de-France ont officiellement lancé une série d'études pour évaluer les besoins et la faisabilité d'une quinzaine de projets d'extension de métros à l'horizon 2040. Parmi eux, le prolongement de la ligne 14 de l'aéroport d'Orly (Val-de-Marne) à Morangis dans le nord de l'Essonne.

Temps de trajet divisé par trois jusqu'à Châtelet

L'idée d'ouvrir une station de métro à Morangis (14 000 habitants) a reçu le soutien de la présidente (LR) de la région, Valérie Pécresse, dès 2021. La première étape vers la concrétisation du projet a été franchie en 2023, avec l'inscription du projet au Sdrif-Environnemental, le schéma directeur qui dessine l'aménagement de l'Île-de-France de 2040.

Mercredi dernier, le principe d'une étude préalable a donc été adopté. « C'est le fruit d'un travail ancien qui répond à un besoin, se réjouit François Durovray, président (LR) du conseil départemental de l'Essonne. Ce serait un projet à moindre coût grâce à la présence des éléments techniques de la ligne 14 déjà présents sur Morangis. »

Depuis le prolongement du métro 14 jusqu'à Orly en 2024, c'est là qu'a été aménagé le site de maintenance et de remisage



L'évaluation sera rendue en 2027 pour une ouverture potentielle en 2040.

ge, où sont entreposées 72 rames de la ligne. Un argument pour les défenseurs du dossier. « Étudier la création d'une gare n'est que logique étant donné que le métro passe déjà dans la ville via ce centre de maintenance », insiste Grégoire de Lasteyrie, vice-président (Horizons) en charge des transports à la région.

Les rames et les infrastructures sont déjà présentes... mais n'accueillent aucun voyageur. Un comble pour les habitants. « C'est dommage d'avoir le métro et de ne pas pouvoir en profiter », déplore Fabienne, une retraitée. Elle regrette le manque de transports en commun : « Les bus c'est long, il n'y en a pas souvent. Je ne vais plus à Paris parce que c'est trop compliqué. »

Un constat partagé par Brigitte Vermillet : « Depuis que je suis arrivée à la mairie (en 2020), il n'y a pas eu une seule

réunion publique ou événement sans qu'on me parle de la ligne 14. Il y a une véritable demande. Ils veulent avoir accès au Grand Paris Express (GPE) parce que c'est très difficile de sortir du territoire aujourd'hui. » L'arrivée du métro offrirait une liaison directe vers Paris et diviserait par trois les temps pour aller à Châtelet, au centre de Paris !

Risque de surcharge ?

Seule ombre au tableau, les potentielles conséquences de la fréquentation de la gare sur le reste de la ligne. « La RATP dit que ça pourrait compliquer l'exploitation de la ligne 14 déjà chargée dans Paris et qui devrait accueillir encore plus de monde avec les lignes du GPE », s'inquiète Marc Pellissier, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) d'Île-de-France.

Actuellement, la ligne 14 transporte près d'1 million de voyageurs quotidiens entre l'aéroport d'Orly et Saint-Denis-Pleyel au Nord de Paris. La « colonne vertébrale » du réseau sera également la seule en correspondance avec toutes les nouvelles lignes du Grand Paris Express (15, 16, 17 et 18). François Durovray préfère rassurer : « Je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas de feu vert. Je suis assez optimiste sur la finalité de l'étude. »

De son côté, Île-de-France-Mobilités nous assure que les rames ont été prévues pour supporter une telle hausse de la fréquentation. Même si une nouvelle étape a été franchie, la liaison directe entre Morangis et le centre de Paris n'est pas pour demain. L'évaluation finale sera rendue à la fin de l'année 2027 avec une ouverture potentielle prévue pour 2040.

Le tracé du métro 14

— Ligne actuelle — Prolongement



Source : IDFM • Le Parisien-Infographie.

En plus de la ligne 14 à Morangis, deux autres études ont été lancées pour des prolongements dans l'Essonne. Celui de la ligne 18 à l'est vers Boissy-Saint-Léger en passant notamment par Vigneux-sur-Seine et Crosne. Le prolongement de la ligne 4 à Massy est également à l'étude si le PSG décide d'y installer son futur stade. Des projets qui laissent Marc Pe-

lissier, de la Fnaut, plus perplexe : « Y a-t-il un intérêt réel à prolonger la 4 déjà très fréquentée et la 18 ? Ça risque de coûter cher à cause des gros chantiers que ça implique. » Il aimerait plutôt se concentrer sur les lignes déjà existantes : « On préférerait que l'argent soit utilisé pour le RER C qui n'a pas eu un seul projet d'amélioration depuis quinze ans ! »