

LIGNE 18 :
AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

LIGNE 18

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Hiver 2015 - 2016

PIÈCE
J.13

Annexe

Délibération du directoire en date du
22 avril 2015 arrêtant le choix des variantes
de tracé de la ligne verte d'Orly à Versailles
et Nanterre

**Délibération n° D 2015-9
du directoire en date du 22 AVR. 2015
arrêtant le choix des variantes de tracé de la ligne verte d'Orly à
Versailles et Nanterre**

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris,

Vu le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 modifié relatif à la Société du Grand Paris, notamment son article 14,

Vu décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

Exposé des motifs

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, constituant la 2^e partie de l'acte motivé adopté par délibération du conseil de surveillance du 26 mai 2011, a été approuvé par le décret du 24 août 2011 susvisé. En ce qui concerne la ligne verte, ce schéma prévoit, à deux reprises, deux variantes de tracé dont il importe d'arrêter le choix.

Deux variantes de tracé sont envisagées entre Orly et « Antonypôle » :

- un tracé sud majoritairement souterrain jusqu'à « Antonypôle » (tracé de référence) ;
- un tracé Nord réutilisant pour partie les infrastructures existantes en sortie de l'aéroport.

Les études conduites en liaison avec le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP montrent que les solutions réutilisant l'infrastructure d'Orlyval ne génèrent pas d'économies substantielles, tout en engendrant une interruption de l'exploitation d'Orlyval dépassant une année. Le choix d'un tracé en souterrain au Nord s'impose pour des motifs techniques.

Le schéma d'ensemble prévoit également, à partir de la gare de Saint-Quentin Est, deux variantes de tracé pour rejoindre Versailles Chantiers :

- le tracé de référence partirait en viaduc vers l'ouest avec une gare supplémentaire « Saint-Quentin Université », pour gagner ensuite Satory et Versailles Chantiers ;
- la seconde hypothèse de tracé gagnerait directement la gare de Satory sans gare intermédiaire, puis Versailles Chantiers. Deux insertions peuvent être envisagées sous réserve d'études complémentaires, compte tenu de la contrainte liée au franchissement des étangs de la Minière : soit une insertion intégralement

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

souterraine, qui conduirait toutefois à implanter en grande profondeur la gare de Satory ; soit une insertion aérienne avec création d'un viaduc, dont les impacts sur le milieu naturel et sur le paysage devraient alors être analysés de manière détaillée.

À la suite d'études préliminaires approfondies, il est apparu que la variante passant par Saint-Quentin Université, prévue initialement en viaduc, présentait des difficultés d'insertion en site urbain. Le même tracé majoritairement en tunnel présentait un surcoût de 235 millions d'euros par rapport à la solution précédente, partiellement en viaduc, excédant notablement le budget-cible que la SGP consacre à la réalisation de la ligne 18 verte. La seconde hypothèse de tracé, intégralement souterrain au regard des inconvénients sur le milieu naturel et le paysage d'un passage en viaduc, est donc retenue.

Le directoire adopte la délibération suivante :

Article 1^{er}

Entre les gares d'Orly et « Antonypôle » de la ligne 18 verte, le tracé Nord en souterrain jusqu'à « Antonypôle » est retenu.

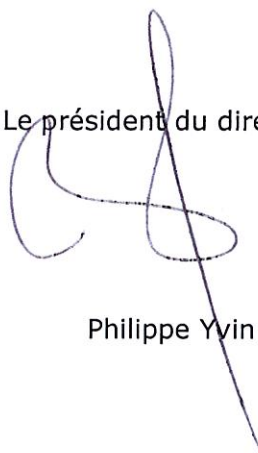
Article 2

A partir de la gare de Saint-Quentin Est de la ligne 18 verte, le tracé retenu pour rejoindre Versailles Chantiers passe en souterrain directement vers la gare de Satory sans gare intermédiaire.

Fait à Saint-Denis, le

22 AVR. 2015

Le président du directoire



Philippe Yvin



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr