

# Métro ligne 18

Juillet 2015

Métro

Nouveau Grand Paris

Correspondances  
Avec des lignes existantesTrain-rer : B C  
N P U

Métro : 14 prolongée

Tram : 7

Tram-train Versailles – Évry  
(Tram Express Sud)

TER à Versailles Chantiers

Avec des lignes en projet

Nouveau Grand Paris

Tram : 7 prolongée

Bus : TCSP Carrefour de  
la Résistance à Thiais –  
Aéroport d'Orly, TCSP  
Express 91.06 prolongé à  
Christ de Saclay

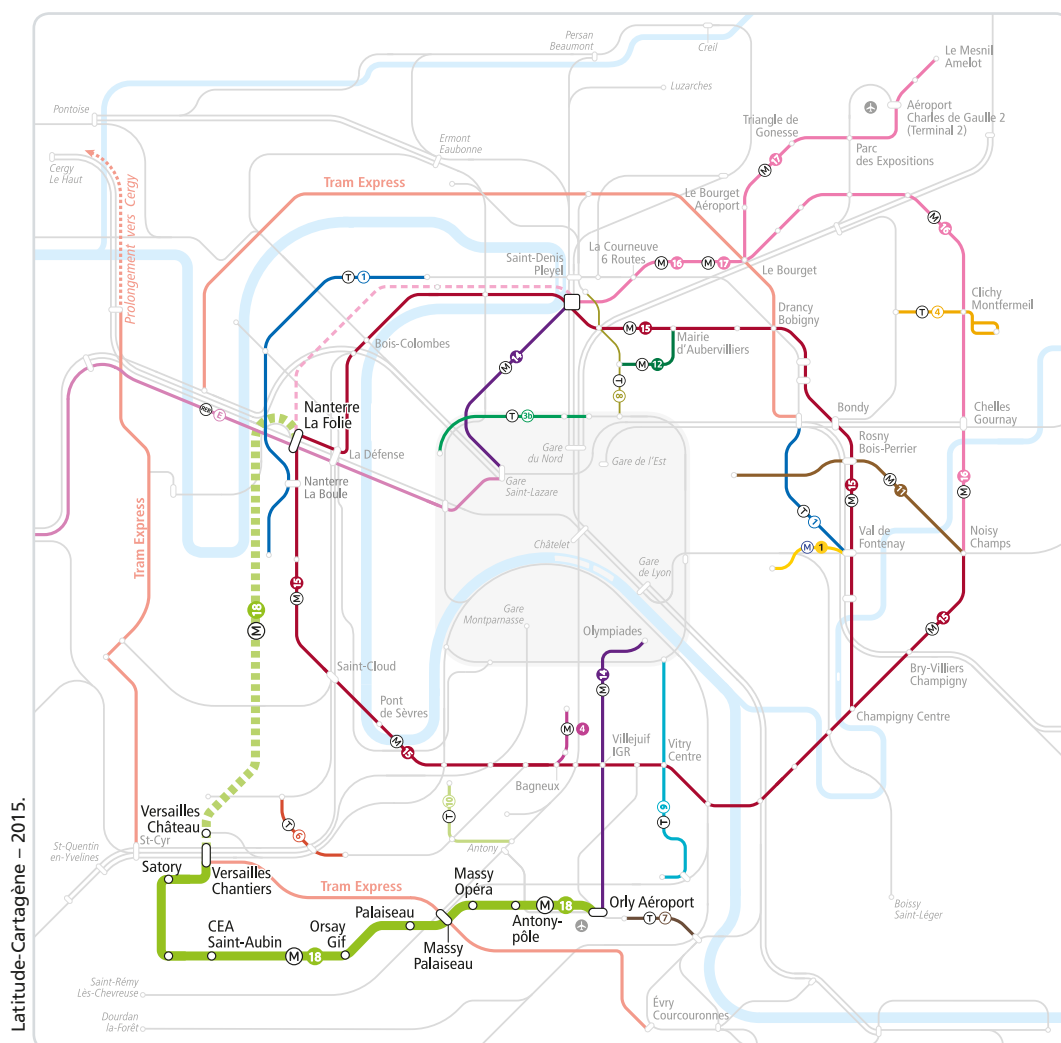
## Le projet

La ligne 18 s'inscrit dans le projet du Nouveau Grand Paris présenté le 6 mars 2013 par le Premier Ministre.

Cette ligne est réalisée en deux phases :

- d'Orly Aéroport au CEA Saint-Aubin, avec une mise en service prévue à l'horizon 2024 ;
- du CEA Saint-Aubin à Versailles Chantiers, avec une mise en service prévue à l'horizon 2030.

Le prolongement de la ligne, de Versailles Chantiers à Nanterre-La Folie, est prévu après 2030.



## Les bénéfiques voyageurs

### OFFRE

- **Création d'une nouvelle ligne automatique.**
- **Nombreuses correspondances** avec le réseau existant et à venir.

### QUALITÉ DE SERVICE

- **Rapidité, régularité et fiabilité** grâce à une ligne entièrement automatique avec une fréquence de passage élevée (entre 2 et 4 minutes aux heures de pointe à la mise en service).
- **Déplacements facilités** grâce aux temps de transport réduits et aux nombreuses correspondances qui facilitent les déplacements de banlieue à banlieue.

### INTÉGRATION URBAINE

- **La ligne 18** permettra aux écoles et laboratoires du plateau de Saclay de rejoindre Orly en 15 minutes à terme. La section de la ligne 18 entre Palaiseau et Saint-Quentin fait l'objet d'une étude d'insertion en aérien, le reste de la ligne étant prévu en souterrain. Elle permettra d'accompagner le développement du cluster Paris-Saclay par sa mise en relation avec la région, les aéroports et les TGV, et de garantir l'attractivité des centres de recherche publics et privés, tout en assurant la liaison avec Paris-centre, via les correspondances à Massy et Versailles avec les réseaux existants et la correspondance avec la ligne 14 à Orly. Elle permettra de relier les bassins d'emploi de Versailles et de Saint-Quentin-en-Yvelines avec ceux du plateau de Saclay, de Massy et d'Orly et avec l'aéroport.



## Le coût et les financements du projet

### L'infrastructure

Le coût du projet est estimé à **2,9 Mds€** (valeur 2012) hors acquisitions foncières et matériel roulant.

## Les chiffres-clés

**35 km**, dont 61 % en souterrain et 39 % en aérien

**10** stations (dont celle d'Orly Aéroport en commun avec la ligne 14 prolongée au sud)

**3** départements traversés et **10** communes desservies

**50 000** à **100 000** voyageurs attendus/jour

Mise en service : entre horizon **2024** et horizon **2030**

## Le calendrier

### Les principales étapes :

— **Juin 2010**

Loi du Grand Paris

— **Septembre 2010-janvier 2011**

Débat public

— **2015**

Avis sur le dossier d'enquête publique par le Conseil du STIF

— **Mai 2015**

Concertation renforcée

— **Mai-juin 2016**

Enquête publique

— **Début 2017**

Déclaration d'utilité publique

— **2017**

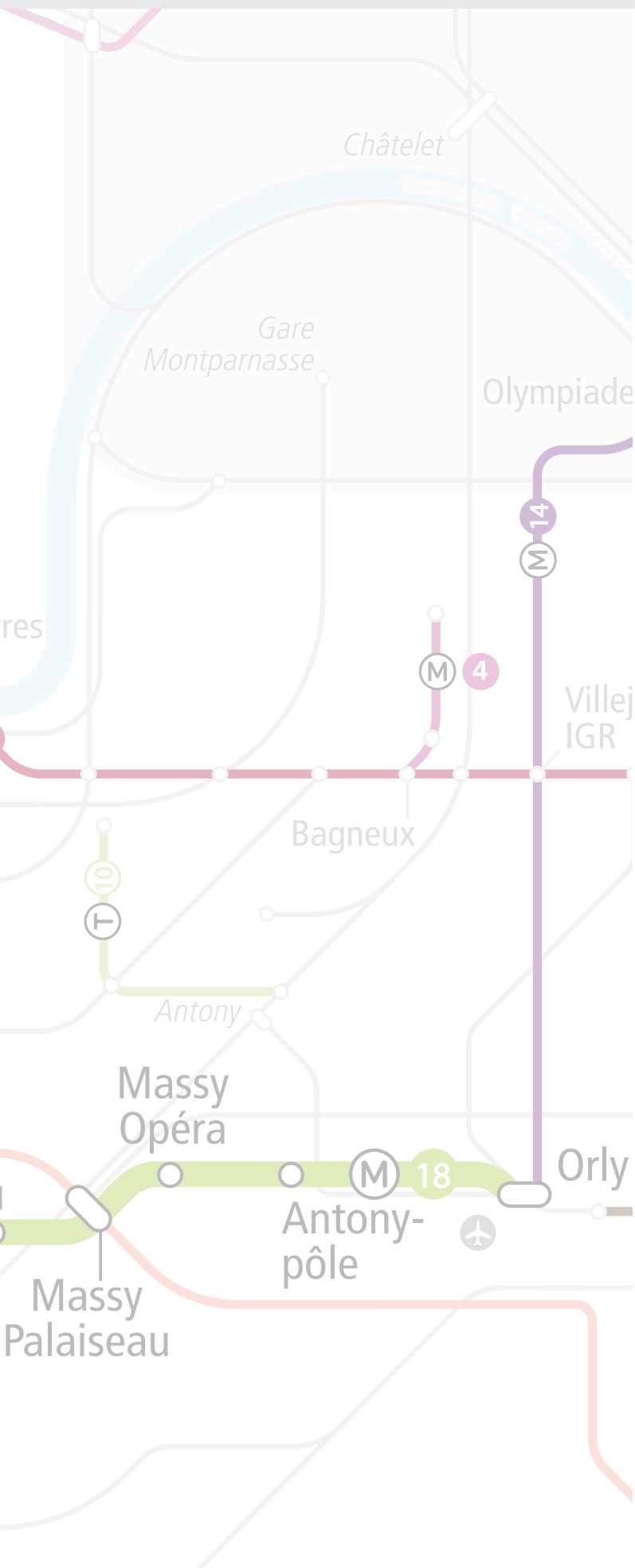
Début des travaux

— **Horizon 2024**

Mise en service du tronçon Orly Aéroport – CEA Saint-Aubin

— **Horizon 2030**

Mise en service du tronçon CEA Saint-Aubin – Versailles Chantiers



### Les acteurs

La **Société du Grand Paris** est maître d'ouvrage du projet.

En application de l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, le STIF, en sa qualité d'Autorité organisatrice de la mobilité, est associé à l'élaboration des dossiers d'enquête publique et à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par la Société du Grand Paris pour la réalisation des opérations d'investissements.

Le STIF veille à la qualité du maillage du nouveau réseau avec des correspondances performantes et des gares bien dimensionnées, qui intègrent les caractéristiques du réseau francilien (information voyageurs, billetterie, accessibilité...).

Il pilote également la coordination des études d'interconnexions ferroviaires destinées à intégrer, dès la conception, les aménagements et les mesures conservatoires permettant une augmentation à terme de l'offre de desserte des réseaux en interconnexion.

Le STIF étudie par ailleurs, en lien avec les collectivités, l'évolution du réseau de bus qui assure une desserte fine des territoires.

Le STIF définit les conditions d'exploitation, finance le matériel roulant et désigne l'exploitant.

Le **STIF**, l'**État**, la **Région Île-de-France**, la **Société du Grand Paris** et les **opérateurs de transport** sont réunis sous l'égide d'un comité de pilotage interministériel.