

**La ligne 18 du Grand Paris
Express, levier de
développement pour la région
Capitale**

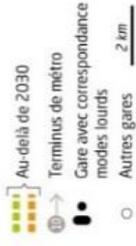
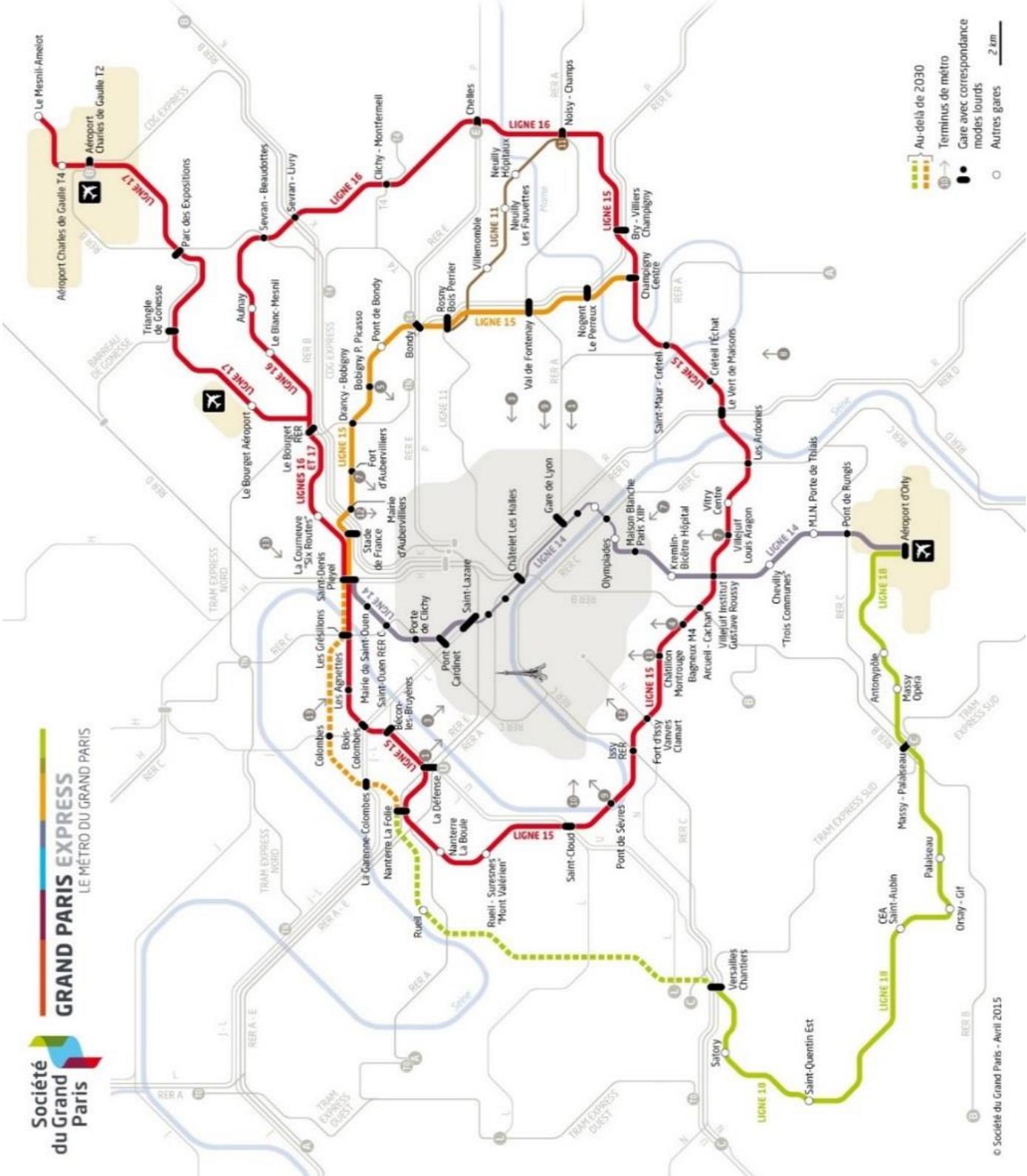
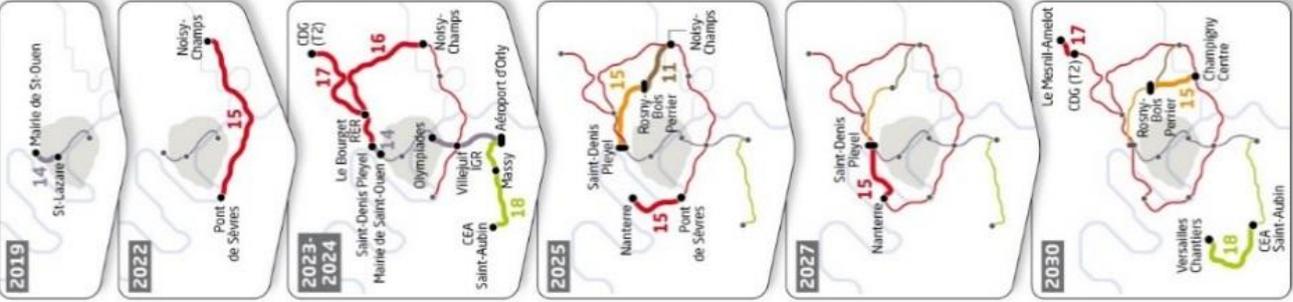
Dossier de presse 16 février 2016



SOMMAIRE

LE GRAND PARIS DES TRANSPORTS.....	5
LE TRACÉ DE LA LIGNE 18 DU GRAND PARIS EXPRESS.....	7
LA LIGNE 18 AU SERVICE DES HABITANTS, DES ENTREPRISES ET DU TERRITOIRE	8
LA LIGNE 18 EN CHIFFRES.....	10
LA LIGNE 18, 10 GARES POUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES	11
LE CENTRE D'EXPLOITATION, CŒUR DU SYSTÈME DE TRANSPORT ...	21
LA MAÎTRISE D'ŒUVRE ET LES ARCHITECTES DE LA LIGNE.....	22

Calendrier de mises en service



LE GRAND PARIS DES TRANSPORTS

4 nouvelles lignes de métro automatique et 2 lignes prolongées

- ▶ **La ligne 15** : une nouvelle ligne de métro en rocade proche de Paris
- ▶ **Les lignes 16, 17 et 18** : de nouvelles lignes de métro desservant des territoires de moyenne et grande couronne
- ▶ **Les lignes 11 et 14** : prolongements de lignes de métro existantes

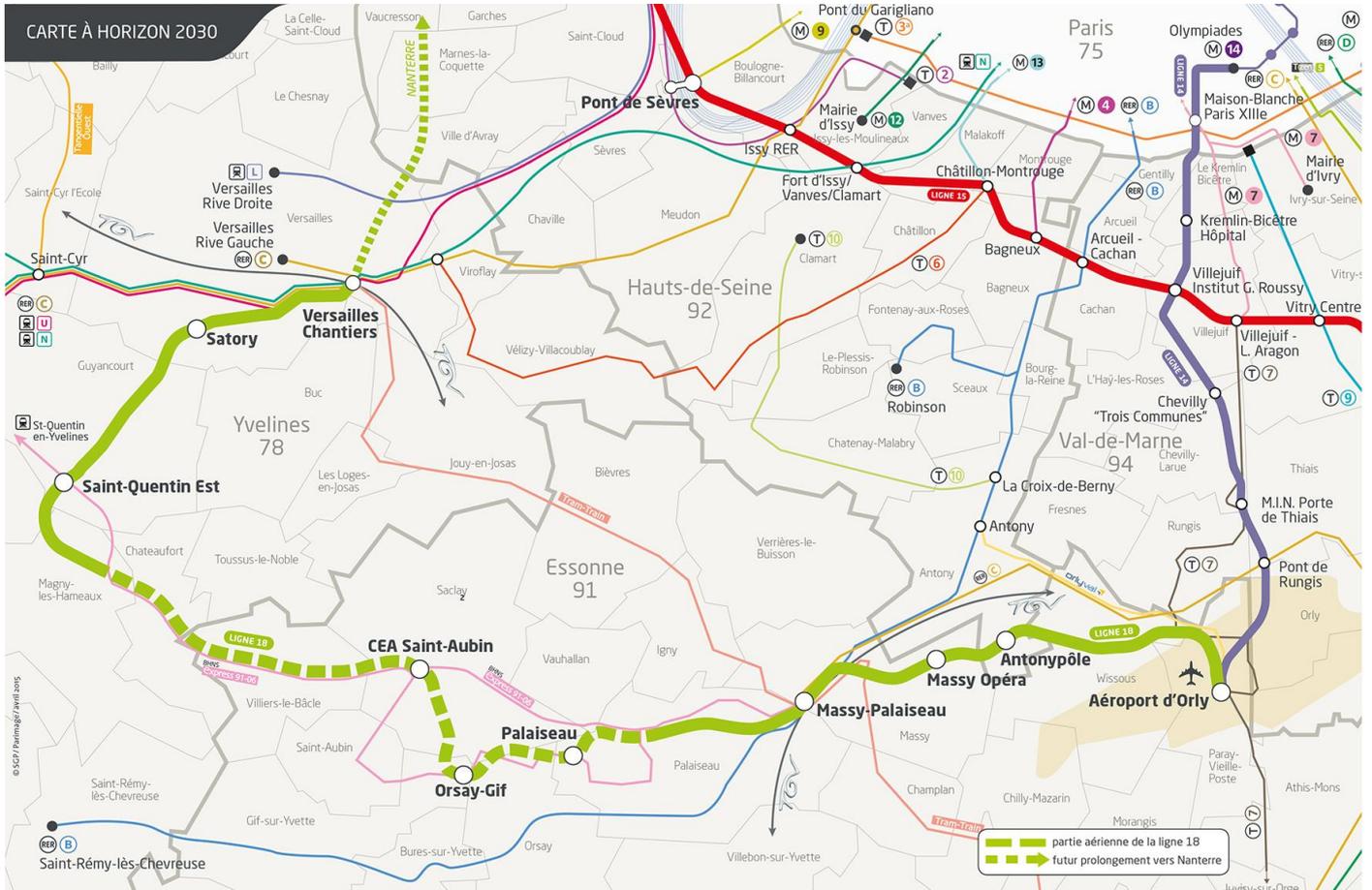
Des lignes mises en service entre 2019 et 2030

68 nouvelles gares

200 km de réseau

2 millions de voyages par jour

LE TRACÉ DE LA LIGNE 18 DU GRAND PARIS EXPRESS



35 km dont **14 km en aérien** entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers

10 gares dont **3 en correspondance** avec RER, métro, Transilien ou tramway

3 gares aériennes sur le plateau de Saclay

335 000 habitants concernés et **190 000 emplois**

14 communes desservies

Au service de 4 départements : l'Essonne, Les Yvelines, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne

100 000 voyageurs quotidiens

LA LIGNE 18

AU SERVICE DES HABITANTS, DES ENTREPRISES ET DU TERRITOIRE

Un métro pour le développement économique des territoires

La ligne 18 desservira l'un des premiers pôles de recherche et développement au monde, **Paris-Saclay**, opération d'intérêt national. Elle assurera également les relations avec les autres grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et créateur d'emplois.

Les 335 000 habitants concernés et les grands pôles économiques de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy, Antony et Orly bénéficieront de cette nouvelle offre de transport. Le projet de la ligne 18 combine enfin un enjeu double de desserte dans les quartiers existants et en développement, en complémentarité avec le réseau local dans les territoires traversés.

Favoriser le désenclavement de la grande couronne

La ligne 18 constituera, pour les habitants de l'Essonne et des Yvelines, **une porte d'entrée rapide vers la Métropole du Grand Paris**, notamment grâce à son interconnexion avec la ligne 14 à l'aéroport d'Orly. Entre les gares Versailles Chantiers et Aéroport d'Orly, seulement 30 minutes seront nécessaires ; par ailleurs, la création de parkings relais et la réorganisation des lignes de bus permettront aux habitants éloignés des gares de la ligne 18 de les rejoindre plus facilement.

Un levier pour une métropole plus soutenable

Avec le report de la voiture vers le transport collectif, la ligne 18 contribuera à la réduction des émissions de CO₂, s'inscrivant ainsi dans les objectifs fixés par la COP 21. Chaque gare de la ligne favorisera l'émergence d'une place sur laquelle s'intégreront les mobilités électriques et numériques du 21^e siècle, conformément aux ambitions de la Société du Grand Paris en matière d'intermodalité du réseau Grand Paris Express : favoriser la marche, le vélo et les mobilités économes en énergie aux abords des futures gares.

Contribuant à l'essor des circulations douces, la ligne 18 favorisera l'émergence d'une ville intense car elle accompagnera, ou déclenchera, des programmes d'aménagement fédérant emplois, logements et services à proximité immédiate de ses gares.

Un métro de nouvelle génération au profit des voyageurs

La ligne 18 sera réalisée pour partie en souterrain et pour partie en viaduc, avec près de **14 km de section aérienne** (soit environ 39% du linéaire du projet). Les études préliminaires lancées par la SGP orientent la conception du viaduc vers un ouvrage d'une **largeur de 10 mètres** avec une pile tous les 25 mètres environ. La **hauteur** du viaduc varie entre **7 et 11 mètres** (niveau du rail). Suite à une consultation internationale d'architecture, c'est le projet du groupement Benthem Crowel qui a été sélectionné pour garantir la bonne insertion paysagère de l'ouvrage (pour en savoir plus, voir page 22).

Le projet comprend également un **centre d'exploitation** (Cf. page 21), situé sur la commune de Palaiseau. Il permettra d'assurer la commande centralisée de la ligne et la maintenance du parc de matériel roulant et des infrastructures de la ligne 18.

Un matériel roulant de type métro automatique à capacité adaptée est prévu : roulement sur fer, alimentation par 3^e rail, des rames longues de 45 mètres et larges de 2,50 mètres. Elles permettent d'accueillir 350 personnes et peuvent circuler à une vitesse commerciale de 65 km/h.

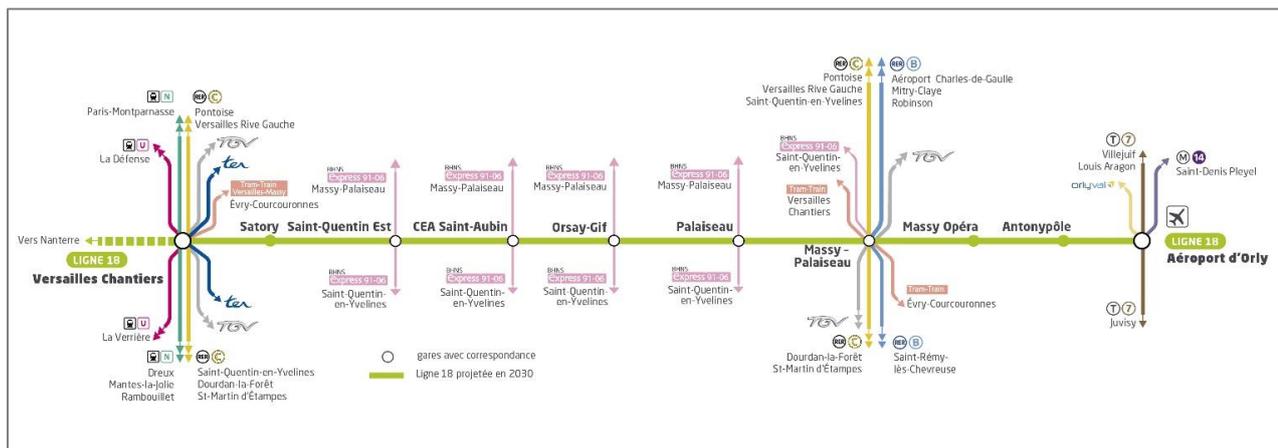
La fréquence envisagée pour répondre à la demande de trafic en 2030 est d'environ 3 minutes, ce qui nécessitera un parc de 30 rames. La Société du Grand Paris a pris des mesures conservatoires pour les gares afin de permettre l'exploitation de rames plus longues, jusqu'à 60 mètres, pour répondre à une potentielle augmentation du trafic.

Des temps de parcours réduit, véritable alternative à la voiture

Aujourd'hui, les axes permettant d'accéder aux grands bassins d'emplois comme Orly, Saclay ou Saint-Quentin-en-Yvelines sont saturés. En effet, les salariés s'y rendent massivement en voiture (80 à 85 %), faute d'alternative de transports en commun efficaces. Cela représente un coût social et économique considérable.

Demain, la ligne 18 du Grand Paris Express facilitera la circulation des personnes sur tout le territoire francilien grâce aux interconnexions créées avec les lignes N et U du Transilien, les RER B et C, le tramway T7, le Tram-Train Massy-Evry et de nombreuses lignes de bus. Le RER B sera décongestionné grâce au parcours alternatif vers Paris *via* les lignes 14 et 18. (Cf. exemples de temps de parcours, page 10).

Les échanges seront également améliorés avec l'ensemble du territoire national et l'international grâce aux correspondances avec le réseau ferroviaire à grande vitesse à Massy-Palaiseau et Versailles Chantiers ainsi qu'avec l'aéroport d'Orly.



LA LIGNE 18

EN CHIFFRES

Les caractéristiques de la ligne 18

- **35 km dont 14 km en aérien**
- **10 gares dont 3 en correspondance** avec RER, métro, Transilien ou tramway
- **3 gares aériennes** sur le plateau de Saclay
- **335 000 habitants concernés et 190 000 emplois**
- **14 communes** desservies
- **Au service de 4 départements** : l'Essonne, Les Yvelines, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne
- **100 000 voyageurs quotidiens**

Des temps de déplacement réduits

- **Versailles Chantiers <> Aéroport d'Orly** : 30 minutes contre 1h15 minutes aujourd'hui
- **Aéroport d'Orly <> Orsay Gif** : 15 minutes contre 48 minutes aujourd'hui
- **Saint-Quentin Est <> Massy-Palaiseau** : 20 minutes contre 1h05 aujourd'hui
- **Massy Opéra <> Châtelet** : 26 minutes contre 52 minutes aujourd'hui
- **Saint-Quentin Est <> Aéroport d'Orly** : 21 minutes contre 1h20 aujourd'hui
- **Villiers-le-Bâcle <> Aéroport d'Orly** : 40 minutes au lieu d'1h20 aujourd'hui
- **Palaiseau <> Saint-Quentin Est** : 11 minutes contre 45 minutes aujourd'hui

Le calendrier de réalisation

- **Du 12 mai au 12 juin 2015** : concertation renforcée
- **Du 21 mars au 26 avril 2016** : enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique
- **Début 2016** : lancement des maîtrises d'œuvre
- **Mi-2017** : démarrage des travaux préparatoires (déviation des réseaux)
- **Mi-2018** : démarrage des travaux de génie civil
- **2024** : mise en service de la phase 1 (Aéroport d'Orly à CEA Saint-Aubin)
- **2030** : mise en service de la phase 2 (CEA Saint-Aubin à Versailles Chantiers)

LA LIGNE 18, 10 GARES POUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Les 10 gares de la ligne 18 accompagneront les projets d'aménagement et de développement économique des collectivités et des entreprises présentes tout le long du parcours. Elle améliorera l'accessibilité des pôles existants pour les nombreux acteurs déjà présents sur ces territoires, et pour ceux qui prévoient de s'y implanter. L'attractivité des territoires sera renforcée auprès des investisseurs, confortés par la présence d'une telle infrastructure. La ligne 18 offrira aussi une réponse pertinente aux besoins de déplacements des habitants, étudiants, chercheurs et salariés qui y vivent.

Grâce à la connexion avec l'aéroport d'Orly, avec Massy-Palaiseau et Versailles Chantiers, les échanges régionaux, nationaux et internationaux seront facilités. La connexion avec la ligne 14 Sud constituera une véritable porte d'entrée dans la métropole grâce au Grand Paris Express, tout comme la gare de Saint-Quentin Est qui pourra accueillir un pôle intermodal fort au profit des personnes se déplaçant depuis la grande couronne vers l'agglomération.



La gare Aéroport d'Orly

Deuxième aéroport de France et dixième en Europe, Orly accueillera les terminus des lignes 14 et 18 du Grand Paris Express, au cœur de l'espace aéroportuaire.

60 000 voyageurs fréquenteront cette gare. La correspondance quai-à-quai entre les lignes 14 et 18 permettra un temps de parcours optimisé, notamment entre le plateau de Saclay et le reste du territoire francilien.

Elle doit permettre une amélioration significative de la desserte de l'aéroport (29,6 millions de passagers en 2015) en transports en commun, actuellement assurée à 80 % par la route et facilitera les trajets domicile-travail pour les quelques **27 000 salariés de l'aéroport**.

L'aéroport fait l'objet de plusieurs projets d'aménagement :

- la création d'un futur bâtiment de jonction reliant à terme les terminaux Sud et Ouest ;
- l'ouverture fin mars 2016 d'une nouvelle salle d'embarquement ;
- la construction de Cœur d'Orly, un éco quartier d'affaires directement connecté aux terminaux de l'aéroport, proposera 65 000 m² de bureaux ainsi qu'un centre commercial de 38 000 m².



Le futur bâtiment de jonction entre les terminaux Sud et Ouest. Crédit : Aéroports de Paris

La gare Antonypôle

Elle sera localisée au sud de la commune d'Antony, à proximité des communes de Wissous et de Massy. Elle desservira le pôle économique d'Antonypôle, qui accueille déjà de nombreux leaders mondiaux de filières **biotech** et **hightech** (Air Liquide Medical Systems, Dräger Medical, Moria, Stallergenes, Kid Aérospace, Kelenn technologie). En tout, **1 600 entreprises** sont implantées entre Antonypôle et la Croix-de-Berny. Elle offrira également un accès au Grand Paris Express aux habitants de Wissous.

Lancé en 2012, le projet d'aménagement d'Antony pôle poursuit les objectifs suivants :

- s'appuyer sur le potentiel offert par l'implantation de la gare ligne 18 pour affirmer le site comme un pôle économique à l'interface des projets majeurs qui l'environnent (plateau de Saclay, Orly-Rungis) ;
- insuffler une dynamique économique assise sur le développement d'un quartier d'activité performant, disposant d'une offre immobilière diversifiée et qualitative, facteur d'attractivité économique ;
- proposer un urbanisme innovant et attractif qui entre dans le cadre du développement à l'échelle humaine de la ville, en assurant l'insertion de l'opération dans les tissus urbains existants ;
- développer une programmation mixte qui apporte une réponse aux populations résidentes actuelles et futures ainsi qu'aux populations salariées (qualité et diversité de logements, services et commerces adaptés, espaces publics), l'ensemble devant s'inscrire dans une logique de développement durable, d'excellence urbaine et environnementale.

Le pôle Massy

« Les acteurs économiques se félicitent de l'arrivée de cet équipement, qui va dynamiser les zones d'activités du secteur, notamment le pôle de Massy, premier pôle économique de l'Essonne »

Didier Desnus, vice-président de la CCI Ile-de-France, réunion de Massy, 20 mai 2015.

La gare Massy Opéra

Elle sera implantée au niveau de l'actuel parking de la place Saint-Exupéry. **Véritable gare de centre-ville, elle permettra la desserte des quartiers densément peuplés de Massy au nord** (le quartier représente près de 40 % de la population massicoise) **et des équipements de loisirs et de santé** de la commune comme l'Opéra (40 000 spectateurs par an), un cinéma (100 000 visites par an), l'Hôpital Jacques Cartier ou encore le Centre omnisport Pierre de Coubertin.

Elle assurera également la desserte de la ZAC Franciades-Opéra. Créé à la fin des années 70, ce quartier, classé en zone urbaine sensible, fait l'objet d'un grand projet de rénovation (2013-2019). Le but est de restructurer le centre commercial pour en améliorer l'attractivité, de créer un linéaire commercial conséquent en rez-de-chaussée d'immeubles comprenant en étages des logements de typologie variée et enfin de reconquérir les espaces publics, les requalifier, tout en réorganisant l'offre de stationnement. En tout, seront construits : deux îlots de 200 logements chacun, 6 950 m² de surfaces commerciales (soit environ 50 commerces) et 25 500 m² d'espaces publics.

La gare Massy-Palaiseau

Elle s'insèrera dans un pôle multimodal, situé au cœur de la commune de Massy. Ce pôle réunira les gares du RER B et du RER C, le futur Tram-Train Massy-Evry, la gare TGV (desservant 40 destinations en France métropolitaine et en Europe), ainsi que deux gares routières, accueillant une vingtaine de lignes de bus.

La gare de la ligne 18 sera située entre les voies du RER B et celles du RER C, entre la nouvelle et l'ancienne passerelle et accueillera 45 000 voyageurs par jour.

Les deux gares permettront de desservir un pôle de 21 600 emplois et 3 400 établissements mais aussi d'accompagner le développement de trois projets d'aménagement de la ville de Massy :

Massy-Atlantis : le projet, à l'Ouest de la ville, prévoit la création de logements, l'accueil d'activités économiques et d'équipements. La place du Grand Ouest deviendra le centre de ce nouveau quartier, grâce au développement d'équipements majeurs (palais des Congrès, cinéma 9 salles, 7 000 m² de commerces de proximité,...). L'objectif est de tirer parti de la proximité avec la gare de Massy-Palaiseau, pour transformer le secteur en profondeur et constituer un quartier aux fonctions urbaines multiples, accueillant près de 4 000 logements, 750 000 m² de bureaux neufs, des services, des commerces et des équipement.

Massy-Europe (parc d'activité de la Bonde) : l'opération s'inscrit comme un parc à vocation d'activités mixtes constituant un maillon urbain de développement du sud de la ville. L'objectif est d'accueillir des PME-PMI pour favoriser la diversification du tissu économique et des emplois. 100 000 m² dédiés aux activités à caractère industriel, artisanal, scientifique ou technique et 15 000 m² dédiés aux commerces.

ZAC de Vilgénis : le domaine de Vilgénis, situé au nord-ouest de la commune, représente une surface disponible de 550 000 m². La ville envisage la création d'une ZAC afin d'y construire de nouveaux logements et des équipements publics.



Gare de Massy-Palaiseau. Crédit : Gérard Rollando

Deux nouveaux quartiers sortiront de terre au sud du plateau, celui de **l'École polytechnique** à Palaiseau et celui de **Moulon** à Gif-sur-Yvette, Orsay et Saint-Aubin. Ces deux quartiers de ville représentent une surface de 1,7 million de m², qui se répartie en trois tiers : un tiers consacré à l'enseignement supérieur et à la recherche, un tiers aux activités économiques et le dernier tiers à l'habitat avec des commerces, services et équipements. Les travaux ont démarré en 2014 et s'achèveront en 2025.

La gare Palaiseau

Elle se situera dans le quartier de l'École polytechnique. Cette gare participera au maillage du réseau de transports sur le plateau de Saclay, à l'échelle de la métropole et des aéroports. Elle constituera une liaison structurante entre l'Est du plateau et le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Elle desservira aussi les grandes entreprises qui se sont installées sur le plateau pour créer des synergies entre l'enseignement supérieur et leur stratégie de recherche et développement. **À l'exemple du français Danone dans l'agro-alimentaire ou du japonais Horiba, déjà présents, le centre de recherche d'EDF s'apprête à s'y installer afin de bénéficier au mieux de la proximité entre ses propres équipes et celles de ses partenaires scientifiques et universitaires.**

Le site accueillera 1 500 chercheurs et verra passer 20 000 stagiaires par an dans le centre de formation.



EDF Lab Center R&D et Campus, situé à proximité de la gare. Crédit : ECDM

La gare Orsay-Gif

Elle s'insèrera dans le périmètre de la ZAC du quartier du Moulon. Elle représentera un élément majeur en termes d'accessibilité et d'attractivité pour la réussite du projet d'aménagement global du plateau de Saclay.



Vue d'un espace public, cœur de quartier du Moulon. Crédit : MSTKA

La gare CEA Saint-Aubin

Elle sera située à proximité du Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA) de Saclay et permettra la desserte d'un pôle francilien majeur de recherche et d'innovation de plus de 7 000 emplois. Elle accompagnera également la dynamique de développement du campus de Paris-Saclay dont le CEA est un élément clé. Sa réalisation est conditionnée par l'évolution des activités du CEA. Des mesures conservatoires sont prises par la Société du Grand Paris afin d'achever ultérieurement sa construction.

Grâce à ses multiples interconnexions, la ligne 18 répond à un enjeu majeur pour les grandes écoles souvent engagées dans des masters communs et des partenariats avec des centres de recherche. En reliant directement le plateau de Saclay à l'aéroport d'Orly, elle favorisera l'arrivée des étudiants et des chercheurs étrangers qui représentent déjà 23 % de la population totale de l'université Paris-Saclay. Il ne suffira que de 15 minutes contre 48 aujourd'hui pour relier Orly à Orsay-Gif. Le plateau de Saclay renforce ainsi puissamment son attractivité, tout en étant à l'abri d'une urbanisation sauvage¹.

¹ La loi du Grand Paris de 2010 crée une Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay. Aucune urbanisation ne peut être réalisée sur 4 115 hectares de terres agricoles et forestières. Le projet de la ligne 18 respecte totalement cette zone de protection.

Saint-Quentin-en-Yvelines

La gare Saint-Quentin Est

Elle sera située sur la commune de Guyancourt et participera à la desserte du 2^{ème} pôle économique de l'ouest parisien. Cette gare s'insèrera au cœur d'un environnement dynamique comprenant des entreprises, en particulier le Technocentre de Renault, qui accueille chaque jour 12 000 salariés et 2 000 visiteurs, des quartiers d'habitat de Voisins-le-Bretonneux, de Montigny-le-Bretonneux, de Guyancourt et de Magny-les-Hameaux, mais également de larges espaces verts paysagers et sportif, notamment le Golf National. Avec l'arrivée de la gare, ce secteur a vocation à se développer et à se renouveler (économie, habitat, équipements, services et commerces), notamment dans le quartier de Villaroy qui fait l'objet d'un programme de nouveaux logements et services sur un périmètre de 20 000 m² (fin du chantier prévu pour 2017).

Par ailleurs, le site aujourd'hui désaffecté de Thalès optronique, dans le quartier de Villaroy est une composante essentielle de ce projet de développement. **Le quartier offre la possibilité d'aménager un pôle multimodal de transport important avec des interfaces entre le métro, le bus, la voiture et les modes doux. Environ 2 200 logements et 150 000 m² de bureaux sont envisagés.**

Satory

La gare Satory

Elle sera localisée au sud de la commune de Versailles, sur le plateau de Satory. Le quartier, où vivent déjà 5 000 militaires et leurs familles, accueillera, dans sa partie ouest, **un pôle d'innovation (centres de recherche et développement, PME, start-up) sur les mobilités du futur autour de l'implantation de l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et du nouvel institut de la transition énergétique VÉDÉCom.**

Ce sera aussi un quartier mixte, économique et résidentiel, avec une offre diversifiée d'habitat pour les salariés actuels et futurs de Versailles et de Saint-Quentin-en-Yvelines, contribuant de manière significative aux objectifs de production de logements en Île-de-France.

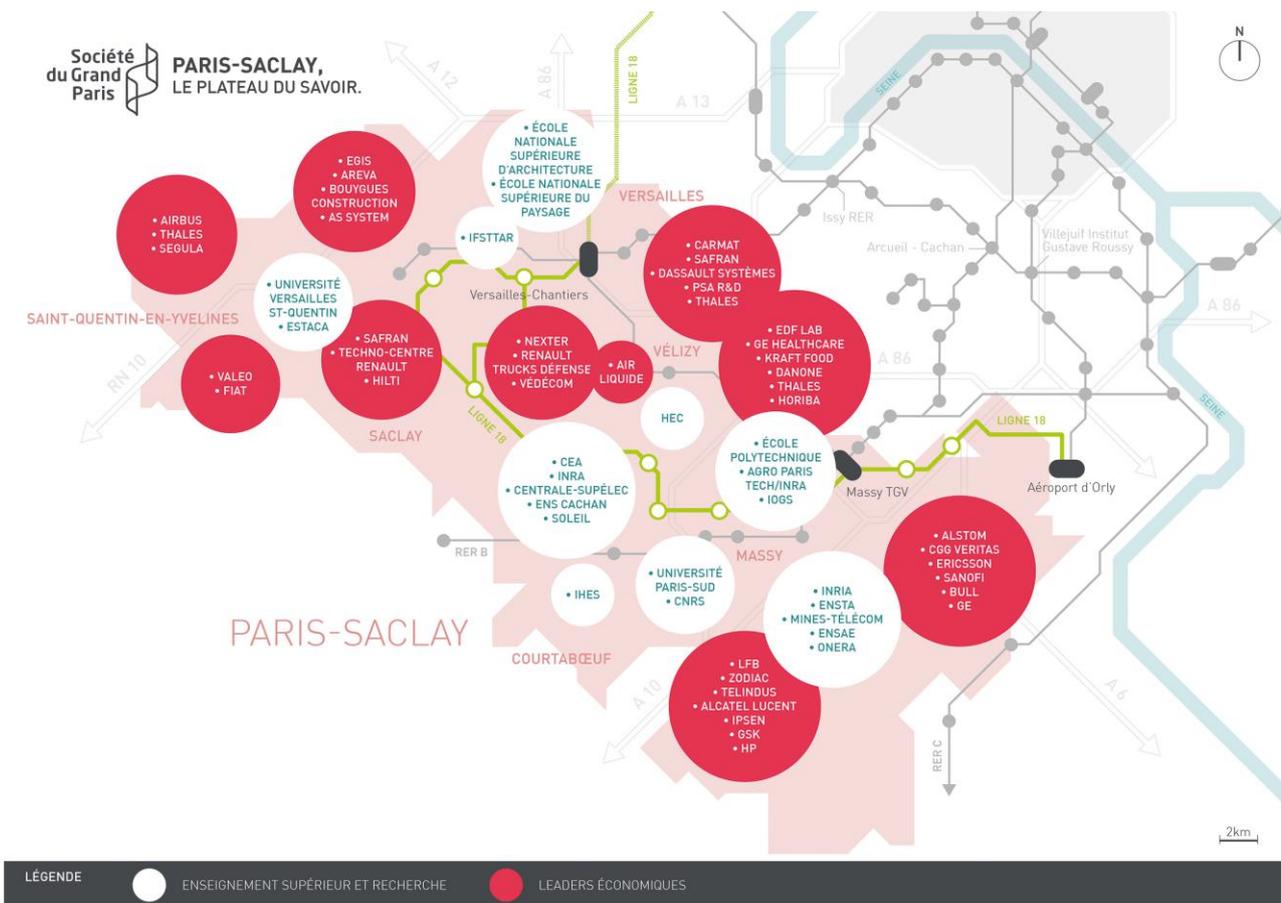


Technocentre de Renault à Guyancourt. Crédit : Gérard Rollando

La ligne 18, indissociable du succès du cluster Paris-Saclay

La ligne 18, en desservant les pôles d'innovation du plateau de Saclay, de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Satory, appuie la stratégie développée par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay, les collectivités locales et l'État pour faire de Paris-Saclay, déjà l'un des 8 premiers clusters mondiaux de l'innovation, une formidable vitrine de l'excellence française en matière d'innovation scientifique et technologique.

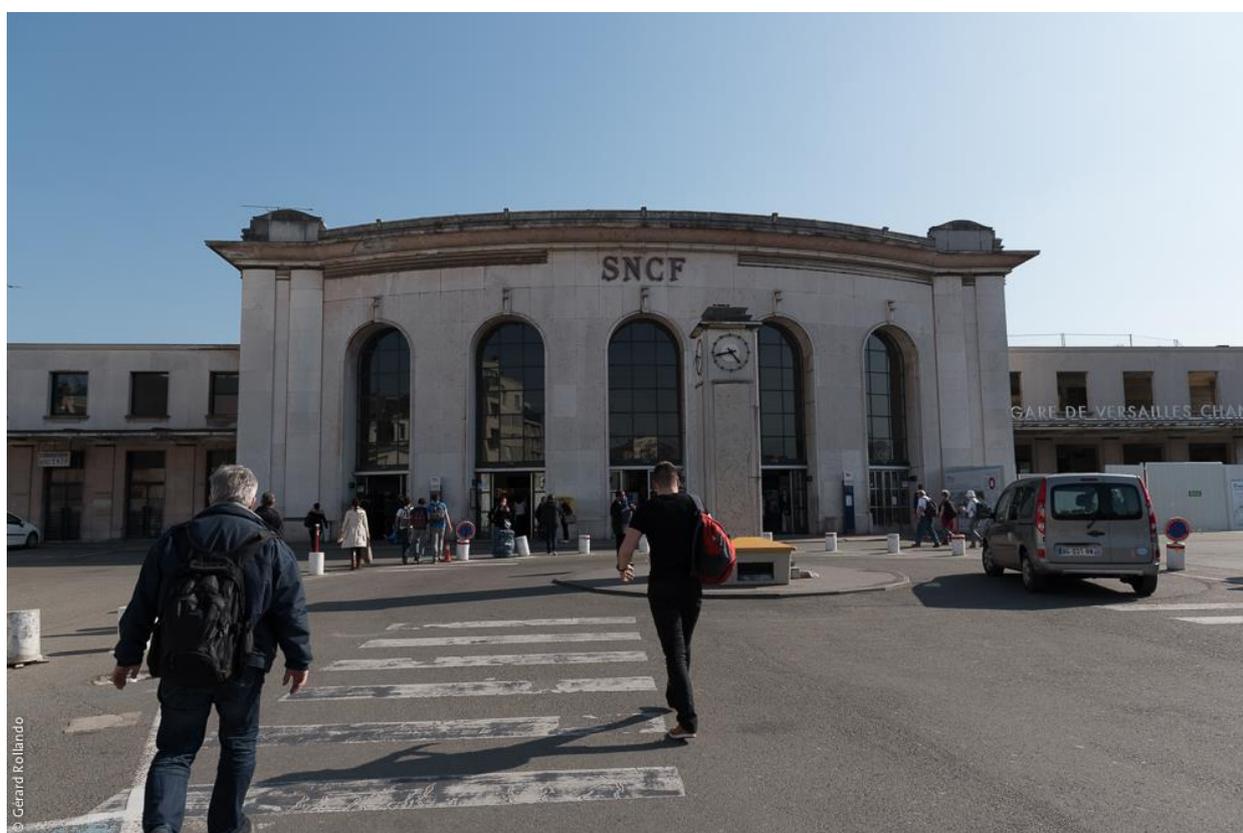
En effet, le territoire de Paris-Saclay est fort au total d'un tissu de laboratoires, de grands groupes et de plusieurs centaines de PME totalisant 350 000 emplois dans l'aérospatial, la défense, la sécurité. La ligne 18, en facilitant les échanges entre tous ces acteurs, contribuera à attirer des salariés de haut niveau mais aussi à séduire des investisseurs, confortés par la présence d'une infrastructure de transport lourd.



Le pôle de transport Versailles Chantiers

La gare Versailles Chantiers

Elle assurera la desserte d'un environnement urbain dense. Implantée au plus près de la gare actuelle de Versailles Chantiers, deuxième gare la plus fréquentée en Ile-de-France après La Défense (hors Paris intramuros) avec 75 000 voyageurs et plus de 500 trains quotidiens, elle permettra la correspondance avec les lignes du RER C, des futurs tram-trains et du réseau Transilien. La gare de Versailles Chantiers est en correspondance avec le RER C, le Transilien N, le Transilien U, le futur Tram-Train Versailles Massy, le TER Centre et Pays de la Loire, le TGV et de nombreuses lignes de bus.



Gare de Versailles Chantiers. Crédit : Gérard Rollando

LE CENTRE D'EXPLOITATION

CŒUR DU SYSTÈME DE TRANSPORT

La ligne 18 nécessite un centre d'exploitation pour la maintenance du matériel roulant et des infrastructures, ainsi que pour le commandement et le contrôle des automatismes de conduite. Après examen de plusieurs emplacements possibles, le site de l'École polytechnique a été retenu car il s'est avéré le plus intéressant en termes de fonctionnalités : il est compact avec une surface de 6,6 ha et sa voie de raccordement à la ligne 18 est très courte (80 mètres de tranchée couverte et 90 mètres de tranchée ouverte).

Cette configuration, très favorable, permet une bonne maîtrise des coûts et des délais. Ce choix de localisation impose bien évidemment une vigilance particulière vis-à-vis de l'environnement (présence d'un espace boisé classé et d'espèces protégées à proximité). La Société du Grand Paris sera également attentive au traitement paysager du bâtiment, pour optimiser son insertion.

La configuration compacte du site préserve une bande de terrain, qui pourrait permettre des projets immobiliers ou équipements publics et ainsi assurer une continuité urbaine entre l'extension du quartier Camille Claudel et les projets de l'EPAPS sur la ZAC de l'École polytechnique.

Le site de l'École polytechnique a été choisi pour plusieurs raisons :

- il est en mesure de répondre à l'échéance de mise en service entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin à l'horizon 2024 ;
- il présente l'avantage de se situer au centre de la ligne Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers, facilitant ainsi exploitation et opérations de maintenance ;
- sa localisation au niveau de la transition entre le souterrain et l'aérien permet de limiter considérablement le linéaire de raccordement à la ligne et le coût ;
- le site est positionné entre des voies routières et à l'écart de l'urbanisation, ce qui limitera les nuisances sur les zones denses actuelles et futures.

LA MAÎTRISE D'ŒUVRE ET LES ARCHITECTES DE LA LIGNE

Suite à l'approbation, le 13 novembre dernier, par son conseil de surveillance de l'opération d'investissement de la ligne 18 pour un montant de 2,7 milliards d'euros, la Société du Grand Paris a procédé à l'attribution des marchés de maîtrise d'œuvre de cette ligne qui reliera Orly à Versailles.

Le groupement ICARE emmené par INGEROP Conseil et Ingénierie, qui associe ingénieurs et architectes, a remporté le marché de maîtrise d'œuvre du génie civil, des gares souterraines de la ligne et du centre d'exploitation.

- ▶ Le génie civil (tunnel, viaduc et gares) est pris en charge par Ingérop, Artelia Ville & Transport et Arcadis.
- ▶ L'architecture des gares est attribuée à :
 - Ateliers 2/3/4 pour les gares Antonypôle et Massy Opéra ;
 - Richez Associés pour la gare Massy-Palaiseau ;
 - Dietmar Feichtinger Architectes pour les gares Saint-Quentin Est et Versailles Chantiers ;
 - Corinne Vezzoni & Associés pour la gare Satory.
- ▶ La conception et la réalisation architecturales du centre d'exploitation est confiée à Jean-François Schmit Architectes.

La conception et la réalisation architecturale du viaduc et des gares aériennes Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin ont été attribuées au groupement Benthem Crowel.

- ▶ Explorations Architecture est en charge du viaduc ;
- ▶ Atelier Novembre des 3 gares aériennes ;
- ▶ l'Agence TER de l'insertion paysagère ;
- ▶ 8'18'' de la conception lumière ;
- ▶ Jean-Paul Lamoureux de la conception acoustique des gares.

La conception et la réalisation des systèmes de l'ensemble de la ligne 18, incluant le matériel roulant, a été attribuée à la société Egis-Rail.

- ▶ Le design des trains est sous-traité à Avant-Première Design Public.
- ▶ L'expertise exploitation est sous-traitée à Keolis Conseil et Projets.

Les architectes retenus pour concevoir et réaliser les gares travailleront dans le respect de la charte d'architecture et de design élaborée avec le concours de Jacques Ferrier, architecte conseil de la Société du Grand Paris. La SGP veillera à associer les élus et les populations concernés à l'élaboration du projet de gare de leur commune, tout au long du processus de conception.

La conception et l'insertion du viaduc et des gares aériennes font l'objet d'une attention particulière de la Société du Grand Paris qui a mobilisé des compétences élargies pour la réalisation du tronçon aérien de la ligne 18.

