

Essonne: « Céline », le premier tunnelier de la ligne 18 va creuser

6 Kilomètres entre Palaiseau et Massy

Il a été baptisé ce mardi du nom de Céline Cadet, cheffe de projet de ce futur métro automatique pour la Société du Grand Paris. Il creusera ses premiers mètres début novembre.



Palaiseau, le 14 septembre 2021. Le premier tunnelier de la ligne 18 a été baptisé "Céline", pour rendre hommage à Céline Cadet, collaboratrice de la société du Grand Paris et cheffe de projet de la ligne 18. Il va creuser 6 km jusqu'à Massy. LP/Cécile Chevallier.

2

Par Cécile Chevallier

Le 15 septembre 2021 à 07h00

Céline commencera à creuser en novembre prochain. En attendant de parcourir 6 kilomètres jusqu'au puits du Maréchal Leclerc à Massy, [le premier tunnelier](#) de la ligne 18 a été officiellement baptisé ce mardi à Palaiseau, au cœur du vaste chantier de la Croix de Villebois, entre le quartier Camille-Claudel et l'École polytechnique. Comme les 22 autres tunneliers du [Grand Paris express](#), la Société du Grand Paris (SGP) donne un nom à cette énorme machine de plus de 100 tonnes.

Pour celui-ci, elle a choisi de mettre à l'honneur Céline Cadet, collaboratrice de la SGP et cheffe de projet secteur sur la ligne 18.

« Je suis très honorée, confie très émue la marraine. Comme toutes les équipes, je suis très fière de travailler pour ce futur métro. » Pour accueillir sa « filleule » fabriquée par l'entreprise Herrenknecht, il a fallu creuser un écrin 14 mètres de profondeur et extraire 23 000 tonnes de remblais. Officiellement baptisé, le tunnelier amorcera son travail de grignotage vers le 15 novembre. Avant cela, le deuxième tunnelier, celui que « Céline » doit rejoindre à Massy sera baptisé dans un mois, le 16 octobre, à l'occasion des portes ouvertes du Grand Paris express. Et lui commencera à creuser les 6 km de Massy en direction de l'aéroport d'Orly à la mi-décembre.

La future ligne 18



Le tracé de la futur ligne 18. LP/Infographie

Un baptême sous étroite surveillance policière

L'arrivée des tunneliers marque le coup d'envoi pour ce futur métro automatique de la ligne 18, prévu pour transporter 110 000 voyageurs par jour, et constitué de 10 gares sur 35 km entre l'aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers, en passant par Massy et le plateau de Saclay. Il traversera trois départements (l'Essonne, les Hauts-de-Seine et les Yvelines). « La ligne 18 est l'épine dorsale

du projet d'opération d'intérêt national (OIN) du plateau de Saclay, rappelle Philippe Van de Maele, président de l'établissement public d'aménagement de Paris-Saclay. Il va relier des grands pôles académiques et économiques comme le plateau de Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles, Orly, Antony... »

Ce baptême était placé sous le signe de la fête. Le site, [bloqué à plusieurs reprises par des militants](#) opposés à la construction de cette ligne 18, était placé sous étroite surveillance policière. Et pas de place, dans les discours, aux voix dissonantes, comme celle du député (apparenté Génération écologie) Cédric Villani, qui vient de demander l'abandon du tronçon compris entre Saclay et Versailles-Chantier, donnant écho à des revendications d'associations et collectifs de défense de l'environnement et des terres agricoles.

[À lire aussi](#) Essonne : le député Cédric Villani réclame l'abandon de la partie ouest de la ligne 18 du Grand Paris Express

« Ce projet de ligne 18 est cohérent, martèle François Durovray, président (LR) du conseil départemental de l'Essonne. Il faut rester fidèle à l'esprit du Grand Paris express tel qu'il a été pensé il y a 10 ans. Relier Orly-Versailles par un métro, cela a du sens. La ligne 18 doit aller vers l'ouest, même au-delà de Versailles. N'oubliez pas qu'il y a des pointillés après Versailles-Chantiers avec une possibilité d'aller jusqu'à Nanterre. Nous sommes aussi plusieurs élus du sud francilien à revendiquer [l'extension de la ligne à l'est](#) vers des zones urbanisées comme Montgeron, des villes du Val-de-Marne... Ce réseau permettra aux Essonnais d'accéder à des territoires et des zones d'emplois. »

« Je crois follement en cette ligne 18 »

Une ligne également défendue par Olivier Klein, président du conseil de surveillance de la SGP : « Je crois follement en cette ligne 18. Ce mode de transport va révolutionner notre rapport à la métropole et au temps. » Pour preuve, la SGP promet un trajet de 15 minutes entre l'aéroport d'Orly et la future gare de Gif-Orsay (les noms sont provisoires, c'est IDF Mobilités, l'exploitant, qui choisira les noms définitifs), contre 41 minutes actuellement en transport. « Il faudra 10 minutes pour relier Orsay-Gif à la gare de Saint-Quentin est, poursuit la SGP. Ou bien 14 minutes pour effectuer Antony-pole-CEA Saint-Aubin. »

Pour vérifier ces théories, il faudra attendre 2026 pour emprunter les premières rames sur le tronçon compris entre Massy-Palaiseau et le CEA Saint-Aubin, 2027 pour la partie Massy-Palaiseau/Aéroport d'Orly et enfin 2030 pour que le métro circule de la gare CEA Saint-Aubin à Versailles-Chantiers. Sachant qu'une [enquête publique](#) vient de s'achever pour modifier cette dernière partie, dont un bout (celui compris entre le plateau de Saclay et le golf de Guyancourt, le secteur agricole) doit être mis au sol après avoir été envisagé enterré, puis en viaduc...

« Ce sont des dates de mises en service relativement proches, se réjouit Jean-François Monteils, président du directoire de la SGP. 2026, c'est demain. Le baptême d'un tunnelier est toujours un moment émouvant. » Patrick Kadri, directeur général chez Vinci, approuve. « Il faut souligner l'envergure d'un tel projet, insiste-t-il. 12 km de tunnel à creuser dans des conditions géologiques compliquées, les pistes d'Orly et le passage des lignes de TGV. Cette ligne 18 est un défi. »