

# Métro du Grand Paris : Valérie Pécresse entend dissuader le gouvernement de renoncer à desservir les Yvelines

Dans une lettre adressée au préfet d'Ile-de-France, Michel Cadot, la présidente LR de la région met en garde contre l'« impact catastrophique » d'une telle décision.

LE MONDE | 07.10.2017 à 12h48 • Mis à jour le 07.10.2017 à 19h52 | Par Béatrice Jérôme ([/journaliste/beatrice-jerome/](#))

Pas touche à sa ligne de métro du Grand Paris ! Valérie Pécresse, présidente ([Les Républicains](#)) de la région [Ile-de-France](#), entend bien [dissuader](#) le gouvernement de [renoncer](#) à [desservir](#) les Yvelines – dont elle est élue – par le futur réseau du Grand Paris Express (GPE).

**Lire aussi :** [Ces lignes déjà menacées du Grand Paris Express](#) ([/economie/article/2017/10/07/grand-paris-express-elus-locaux-et-acteurs-economiques-s-inquietent-de-l-arbitrage-du-gouvernement\\_5197576\\_3234.html](#))

A la fin de septembre, le préfet Cadot a rendu un rapport au gouvernement présentant des pistes pour « *lisser*, dit-il, *le calendrier de certains tronçons* » du futur métro qui doit desservir en rocade le cœur de l'[Ile-de-France](#) d'ici à 2030.

L'exécutif cherche par tous les moyens à [étaler](#) les dépenses de la Société du Grand Paris (SGP) chargée de le [construire](#) depuis que Bercy a établi, cet été, que la facture risquait de [flamber](#) pour [atteindre](#) 35 milliards d'euros, soit près de 10 milliards de plus que le coût initialement prévu en 2012.

## La ligne 18, le maillon faible du futur réseau

Parmi les lignes dont il étudie le report figure la « 18 » qui devrait [relier](#) l'aéroport d'Orly à Versailles d'ici à 2030. Son tracé a vocation à [désenclaver](#) le pôle industriel et universitaire de Saclay à cheval sur l'Essonne et les Yvelines.

Mais depuis l'origine du [projet](#) en 2010, la ligne 18 est considérée comme le maillon faible du futur réseau. Les prévisions de trafic y sont moindres que sur les autres lignes.

Auteur d'un rapport au gouvernement sur le chantier, en 2012, Pascal Auzannet avait préconisé une solution moins coûteuse : la prolongation de l'actuelle ligne de métro Orlyval de l'aéroport jusqu'au plateau de Saclay. Ce scénario n'a pas été retenu sous la pression des élus de l'ouest qui souhaitent que soient desservies Versailles et Nanterre par un métro automatique.

A la veille de la présidentielle, Emmanuel Macron avait encore en tête une solution alternative : « *Il n'est pas interdit de se [demander](#) si un mode de desserte peu onéreux ne serait pas susceptible de se [substituer](#) à un autre très onéreux (...)* Je pense à la desserte de Saclay par la future ligne 18 », avait-il déclaré au magazine *Grand Paris Développement*.

## Report du tronçon entre Saclay et Versailles envisagé

Le gouvernement a depuis donné des gages aux élus sur la non-remise en cause du tronçon qui va d'Orly au plateau de Saclay. Le site a en effet été choisi pour [accueillir](#) l'Exposition universelle de 2025 si la candidature de la France est retenue en novembre 2018.

En revanche, l'hypothèse d'un report du tronçon entre Saclay et Versailles est bel et bien sur la table. Un casus belli pour M<sup>me</sup> Pécresse.

Dans une lettre adressée le 18 septembre au préfet d'Ile-de-France, Michel Cadot, que *Le Monde* s'est procurée, la présidente de la région met en garde contre l'« *impact catastrophique* » d'une telle décision. Dans ce courrier, la patronne de l'Ile-de-France « *réaffirme le besoin de [maintenir](#) les investissements prévus dans leur calendrier initial* ».

M<sup>me</sup> Péresse rappelle « *la saturation du réseau routier* » qui « *rend de nouveaux bus inutiles* ». « *Seul un réseau ferré* » peut **désengorger** les pôles d'activités dont celui de Saint-Quentin-en Yvelines, « *deuxième pôle économique* » d'Ile-de-France après la **Défense** . De grandes **entreprises** , telles que Safran ou Airbus, attendent, rappelle-t-elle, « *des signaux des pouvoirs publics sur l'amélioration des transports* », pour **développer** leur implantation.

Seule la réalisation complète de la ligne garantirait « *la rentabilité du projet* », fait-elle **valoir** . M<sup>me</sup> Péresse va même jusqu'à **proposer** d'« *accélérer le calendrier* » et « *le bouclage* » de la ligne jusqu'à Nanterre (Hauts-de-Seine). Ce prolongement – qui n'est pas programmé pour l'instant – permettrait de **doubler** , selon elle, le nombre de voyageurs. Ils seraient 100 000 par jour si le métro s'arrêtait à Versailles et 200 000 si la ligne se poursuivait jusqu'à Nanterre-la Défense.

**Lire aussi : Métro automatique : la Société du Grand Paris justifie l'inflation des coûts**

([/economie/article/2017/10/07/metro-automatique-la-societe-du-grand-paris-justifie-l-inflation-des-couts\\_5197717\\_3234.html](#))

Plutôt que d'arrêter la ligne 18 au milieu du gué, M<sup>me</sup> Péresse suggère de **réaliser** des économies sur le coût des 68 gares du futur réseau. « *Certaines ont été pensées comme un geste architectural sans réfléchir à leur équation économique* », critique-t-elle. Les gares représentent 30 % du coût de certains tronçons, dit-on à la région. C'est trop, estime M<sup>me</sup> Péresse, qui souhaite que l'Etat demande à la SGP de **revoir** sa copie.