

Article sélectionné dans

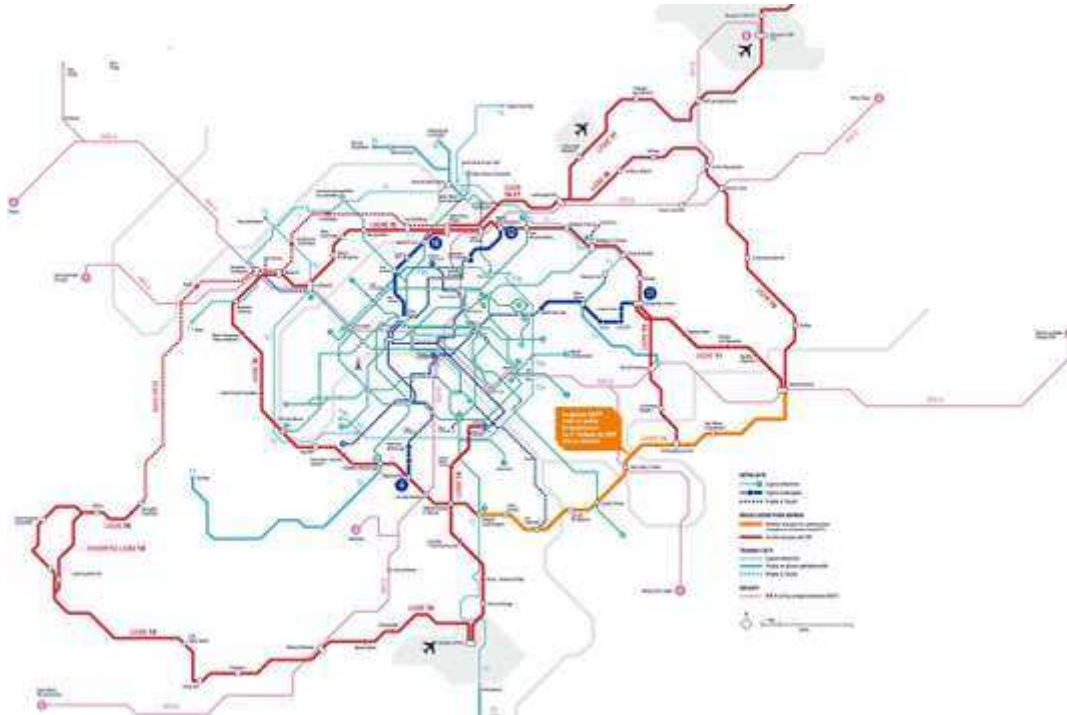
La Matinale du 06/10/2017 Découvrir l'application ([http://ad.apsalar.com/api/v1/ad?re=0&st=359392885034&](http://ad.apsalar.com/api/v1/ad?re=0&st=359392885034&h=5bf9bea2436da250146b6e585542f4e74c75620e)

[h=5bf9bea2436da250146b6e585542f4e74c75620e](http://ad.apsalar.com/api/v1/ad?re=0&st=359392885034&h=5bf9bea2436da250146b6e585542f4e74c75620e))

Ces lignes déjà menacées du Grand Paris Express

Les élus locaux cherchent à obtenir des assurances de l'exécutif pour les lignes 17 et 18, qui sont sur la sellette.

LE MONDE | 07.10.2017 à 06h43 • Mis à jour le 08.10.2017 à 13h57 | Par Grégoire Allix (journaliste@gregoire-allix.com)



Projet pour le réseau du Grand Paris Express. RATP

Le premier tunnelier du Grand Paris Express ne commencera qu'en janvier 2018 à forer le sous-sol à Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne), mais le chantier du futur métro automatique provoque déjà des secousses du nord au sud de la métropole. Elus locaux et acteurs économiques s'alarment d'une remise en cause de certains tronçons par le gouvernement, quelques mois après l'arrivée au pouvoir d'Emmanuel Macron.

De l'Essonne au Val-d'Oise en passant par les Yvelines, les grandes manœuvres ont commencé pour sauver les lignes menacées avant un arbitrage attendu pour le début du mois de novembre. Avec un argument massue : renvoyer à un horizon lointain une partie des lignes et de leurs 68 gares mettrait en péril des centaines d'hectares de zones d'activité et des milliers de logements programmés.

A Matignon et à l'Élysée, c'est une petite musique qui n'a cessé de s'amplifier depuis l'été : trop de chantiers d'infrastructures ont été lancés, il faut établir des priorités... Le Grand Paris Express y échappe d'autant moins que le devis de ses 200 kilomètres de lignes automatiques, chiffré aujourd'hui dans une fourchette de 28 à 35 milliards d'euros, s'alourdit à mesure que les études s'affinent.

Après la polémique de la rentrée sur un possible « dérapage » des coûts et un manque de contrôle du projet par la Société du Grand Paris (SGP), chacun s'attend à ce que la conférence métropolitaine d'Ile-de-France, d'ici quelques semaines, soit l'occasion d'une remise à plat du dispositif, alors que la mise en service du nouveau réseau est officiellement prévue entre 2022 et 2030. Le préfet de région, Michel Cadot, a fait des propositions au gouvernement – restées confidentielles –, désormais étudiées au niveau interministériel.

La tentation : sécuriser la réalisation d'ici à 2024 des lignes les plus vitales pour désengorger le réseau francilien et des tronçons indispensables aux Jeux olympiques en 2024 et à l'Exposition universelle de 2025. Et renvoyer...