

TRANSPORTS

■ **L'accord qui doit sceller la fusion des projets de métro de rocade parisien de l'Etat et de la région Ile-de-France butte sur des questions techniques, financières et politiques. Le ministre de la Ville a dû renoncer à le présenter hier en Conseil des ministres.**

# Derniers réglages difficiles pour le métro du Grand Paris

L'essentiel est fait. Le ministre de la Ville Maurice Leroy et le président socialiste du Conseil régional d'Ile-de-France Jean-Paul Huchon sont d'accord sur la fusion de leurs projets de métro de rocade parisien. Maurice Leroy devait même présenter hier en Conseil des ministres les grandes lignes d'un accord avec la région quelques heures avant la tenue d'un débat public sur le financement des projets. Il y a finalement renoncé, semble-t-il, à la demande de Jean-Paul Huchon qui lui aurait fait comprendre qu'il lui fallait encore un peu de temps pour convaincre certaines composantes de sa majorité de l'intérêt d'un tel accord.

Officiellement, il n'y a plus de divergences sur le tracé. Le futur métro de rocade desservira bien la proche banlieue, les aéroports et le plateau de Saclay qui sera relié à Orly et la Défense via Versailles. En revanche, les discussions se poursuivent sur le financement et la maîtrise d'ouvrage.

## 600 à 800

**millions d'euros par an, le coût d'exploitation pour la région des nouvelles lignes à venir.**

« Le ministre a fait ce qu'il pouvait. Il a obtenu des financements pour le plan d'amélioration du réseau existant dont la région a fait sa priorité, note un bon connaisseur du dossier, mais il demeure des divergences sur le tracé en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne ». L'itinéraire définitif traduira aussi un choix entre les circonscriptions d'élus socialistes, communistes et UMP, surtout si le métro automatique doit aussi desservir finalement, comme le prévoit une variante, Le Perreux-sur-Marne, fief du député UMP Gilles Carrez.

### Prolongement de la ligne 14

Reste aussi à arbitrer certains choix techniques. Orly sera bien desservi par la ligne 14 du métro parisien qui sera prolongée vers le nord jusqu'à Carrefour-Pleyel où une correspondance sera assurée avec une ligne La Défense-Roissy.

Très attendue par des entreprises telles que PSA et Dassault Systèmes la desserte du plateau de Saclay, qui leur permettrait de mettre en réseau leurs différents établissements, paraît plus problématique. Le ministre l'a certes validée mais il semble que la Société du Grand Paris (SGP), en charge de la réaliser, a du mal à éviter qu'on lui impose un métro léger. Or, son passage en surface contrairement au souterrain du métro lourd initialement prévu, pourrait raviver l'opposition des défenseurs de l'environnement.

Enfin, il est peu probable que le Syndicat des transports d'Ile-de-France relâche sa pression. Le bras armé de la région n'a jamais fait mystère de ses interrogations sur l'avenir de la dette de la SGP ni surtout sur l'envolée des coûts d'exploitation - 600 à 800 millions d'euros par an - à laquelle elle devra faire face pour exploiter les nouvelles lignes qui seront créées.

**DOMINIQUE MALÉCOT**



Le passage en surface d'un métro léger, comme l'Orlyval (photo), sur le plateau de Saclay ne fait pas l'unanimité et pourrait raviver l'opposition des défenseurs de l'environnement.