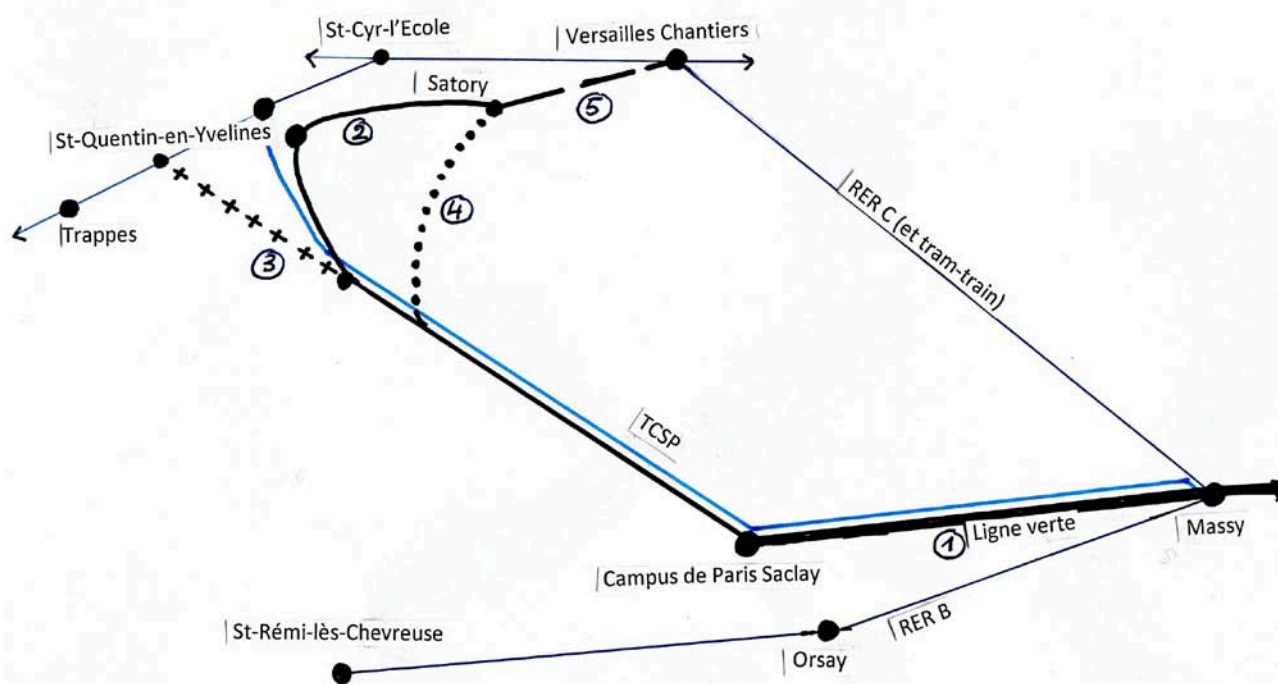


Quelle ligne verte du Grand Paris Express dans les Yvelines ?

Le métro Grand Paris Express a vu son coût grimper de 20 à 30 milliards d'euros. Avant une décision attendue en février 2013, le rapport Auzannet de décembre 2012 préconise en conséquence une mise en œuvre très progressive du projet : dans les Yvelines, ce serait une première section de la ligne verte de Massy au Campus de Paris Saclay, la suite vers Versailles étant repoussée de plusieurs années. De plus cette ligne étant peu rentable, il est proposé d'utiliser un système plus léger et plus économique.

Rappelons qu'Essor de Versailles avait milité pour une modernisation des deux RER qui ceinturent le plateau de Saclay - B au sud et C au nord (avec prolongation du tram-train Evry-Massy jusqu'à Versailles) – et pour des transports en site propre nord-sud entre ces deux RER.

Pour les tenants du métro, la question se posera d'un tracé économique au-delà du campus. Le tracé initial desservait St-Quentin-en-Yvelines, Satory et Versailles Chantiers (tracé 2+ 5 sur le schéma).



Pour diminuer les coûts :

- St-Quentin en Yvelines plaide pour un prolongement le long de la grande avenue de l'Europe gare sur le réseau transilien (ligne Versailles Chartres) ; Versailles Chantiers serait desservie par correspondance et Satory depuis Chantiers par liaison hectométrique rapide; dans ce schéma, les nombreux bus venant de St-Quentin-en-Yvelines et entrant dans Versailles seraient terminus à la gare de Satory (tracé 3 + tracé 5).
- Versailles pourrait alors préconiser une ligne reliant directement les deux pôles de l'OIN de Saclay, le Campus et Satory, prolongée jusqu'à Chantiers ; St-Quentin serait alors desservie par correspondance à Chantiers (tracé 4 + 5).