

L'avenir flou du Grand Paris Express

20minutes.fr Mis à jour le 17.01.13 à 06h31

Une échéance très attendue. Le gouvernement doit annoncer ses décisions concernant l'avenir du Grand Paris Express autour du 15 février. Le rapport Auzannet, remis à la mi-décembre à Cécile Duflot (EELV), ministre en charge du Grand Paris, avait révélé que cet ambitieux projet de métro automatique autour de Paris était estimé à 30 milliards d'euros, soit 9 milliards de plus que prévu lors de l'accord entre l'Etat et la région en 2011.

Si la question d'un séquençage, et sans doute d'un retard, inquiète beaucoup les élus franciliens, cette feuille de route devrait préciser d'autres questions en suspens. [Notamment sur la gouvernance, jusqu'ici partagée entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France \(Stif\) et la Société du Grand Paris](#). Le Stif souhaite que ce projet de transport passe sous sa coupe. Autre débat : la priorité donnée à l'amélioration des métros et RER. **Le pécule amassé par la Société du Grand Paris pourrait servir dès 2013 à accélérer les travaux sur le réseau existant.**

O. G.

Commentaires de l'AMUTC

Cet article va dans le sens des propos que nous a tenus Thierry Lajoie (Conseiller au cabinet de Cécile Duflot) le 11 janvier. Ils laissent un espoir pour l'amélioration du réseau existant et pour une unification de la maîtrise d'ouvrage, ce qui serait favorable à la mise en place d'une rocade bouclée en proche banlieue.

"La gauche veut-elle tuer le Grand Paris ?"

Par Jerome-Dubus (Express Yourself), publié le 17/01/2013 à 17:43, mis à jour à 17:43 AFP/ERIC FEFERBERG

Jérôme Dubus, conseiller de Paris et secrétaire national de l'UMP, s'inquiète du sort du projet du Grand Paris, initié par Nicolas Sarkozy. Il s'explique.

"Un projet de l'ampleur du Grand Paris, dont la réalisation doit s'étaler sur une quinzaine d'années, ne souffre pas les atermoiements ni les faux semblants", regrette Jérôme Dubus.

Initié, porté et lancé par Nicolas Sarkozy, le projet du Grand Paris est aujourd'hui en péril. Depuis l'élection de François Hollande, il ne se passe pas une semaine sans qu'un ministre s'exprime sur ce sujet pour repousser sa réalisation aux calendes grecques.

Dans un premier temps, la Société du Grand Paris a appris qu'elle ne recevrait pas la dotation de 4 milliards d'euros qui lui avait été promise dans le protocole de janvier 2011*, puis devant la protestation unanime des élus régionaux et locaux de tous bords politiques, une vague promesse a été arrachée au Premier ministre d'un versement partiel (1 milliard) de cette dotation en 2014, voire 2015. Mieux : il est envisagé d'affecter à d'autres usages différentes recettes fiscales attribuées par la loi à la SGP pour la réalisation du projet, ce qui s'apparente à un détournement de fonds publics doublé d'une duperie vis-à-vis des contribuables franciliens, en particulier vis-à-vis des entreprises sur lesquelles ces taxes sont prélevées.

Commentaires de l'AMUTC

La dotation de 4 milliards d'euros a été promise par Nicolas Sarkozy en 2010 avec la loi du grand Paris et non en 2011. Elle ne figurait pas au budget 2012...

Dans un second temps, Cécile Duflot a lancé un audit technique et financier du projet. Le rapport a été rendu public peu avant Noël. S'il confirme l'intérêt du projet, ses conclusions et ses préconisations sont de nature à inquiéter. Mettant en avant une réévaluation du coût de l'opération qui passerait de 22,2 MM€ à 29,9 MM€, le rapport conclut à la nécessité d'étaler sa réalisation jusqu'en 2030, voire 2040 selon les scénarios, au lieu de 2025 - terme fixé par le protocole Etat/Région de janvier 2011. Alors que ce même protocole prévoyait une réalisation simultanée de toutes les lignes composant le nouveau réseau, le rapport préconise une réalisation étalée, par phases (3 ou 4, voire 5 selon les scénarios envisagés).

Consensus politique

Si l'on peut comprendre que ce grand projet d'infrastructure fasse l'objet d'une expertise technico-financière avant son lancement opérationnel, on peut s'étonner, en revanche, du renchérissement considérable de son coût (hors dérive monétaire), lié, en particulier, au changement de certaines caractéristiques techniques

(longueur des quais et des trains et variantes de tracé par exemple) qui contribue à "charger la barque" et à justifier une réalisation étalée dans le temps.

Commentaires de l'AMUTC

Bien au contraire, Auzannet s'applique à réduire le coût du projet. Ce coût très élevé s'explique par la volonté de réaliser un métro automatique souterrain à grande capacité (très cher) même pour desservir des zones ne générant qu'un faible trafic. C'est l'erreur originelle du projet de métro du Grand Paris, totalement irréaliste et gaspilleur des fonds publics.

Et pourtant, ce projet du Grand Paris Express avait fait l'objet d'un consensus politique, après un débat public riche et approfondi auquel ont participé plusieurs dizaines de milliers de franciliens. Rien d'étonnant à cette unanimité puisque le projet répondait parfaitement à 3 priorités :

- **Offrir des liaisons performantes en rocade, de banlieue à banlieue**, afin de décharger la partie centrale du réseau ferré de transports en commun (de 10 à 15%) et de réduire le trafic automobile et les temps de transport ;

- **Améliorer la desserte de pôles économiques majeurs ou en devenir** de la métropole en les reliant aux infrastructures nationales (gares TGV) et internationales (aéroports) ;

- **Désenclaver certains territoires**, en particulier dans l'est de l'Île de France.

A l'exception d'une voix discordante, celle d'Europe Ecologie Les Verts, l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux franciliens se sont rassemblés autour de ce projet, soulignant son importance stratégique pour le développement de l'Île de France.

La gauche renie-t-elle ses engagements ?

Alors que cherche donc la gauche ? Veut-elle renier ses engagements de janvier 2011 ? A-t-elle fait semblant à l'époque de se rallier au projet parce que, à l'issue du débat public, il recevait l'appui quasi unanime des forces vives franciliennes ?

Commentaires de l'AMUTC

Contre vérité. Le débat public a plébiscité Arc Express et soutenu les désenclavements promis par les lignes rouge (Clichy) et verte (Saclay). Le protocole de 2011 va contre les résultats de ce débat puisque Arc express est remplacé par une série de tronçons mal reliés qui maille mal le réseau. Le protocole est un compromis, qui a permis à la région de débloquer les crédits pour le plan de mobilisation en laissant faire le caprice sarkozien (métro du Grand Paris coûteux et peu utile aux usagers).

Le 25 Octobre 2012, à l'occasion de l'arrêt du projet de SDRIF, le Conseil Régional a solennellement "réaffirmé sa volonté que le réseau du GPE soit effectivement réalisé". Mais quelle action concrète sa majorité socialiste conduit-elle auprès de l'Etat pour qu'il respecte ses engagements ? Les écologistes sont-ils si puissants qu'ils peuvent faire échec à la réalisation d'un projet vital pour l'Île de France sur lequel leurs alliés socialistes se sont engagés sans ambiguïté ?

Un projet de cette ampleur, dont la réalisation doit s'étaler sur une quinzaine d'années, ne souffre pas les atermoiements ni les faux semblants. Il exige de la détermination et de la suite dans les idées. Manifestement la majorité qui gouverne aujourd'hui la France et la région Ile de France en manque cruellement.

S'il s'agit d'un problème de financement, compte tenu de l'état très dégradé des finances publiques, plusieurs solutions peuvent être envisagées :

- La recherche sérieuse d'économies sur les dépenses courantes de l'Etat et de la Région dont les dérives sont manifestes ;

- L'affectation du solde des dépenses d'investissement d'avenir financées par le Grand Emprunt à la réalisation du Grand Paris Express comme je l'avais déjà demandé dès son origine ;

- Enfin, un recours plus important au partenariat public/privé qui pourrait sécuriser la phase actuelle de lancement.

Commentaires de l'AMUTC

Le métro du Grand Paris est précisément un bon exemple des dérives financières du précédent gouvernement : un éléphant blanc de 30 milliards d'euros... Pour le reste on sait que le solde du grand emprunt est réduit (2 milliards). Quand au partenariat public privé, il permet seulement de limiter la dette mais coûte beaucoup, beaucoup plus cher (mais ce surcoût profite aux banques et grosses entreprises).

En réalité, ce Gouvernement ne croit pas au Grand Paris et le problème de financement n'est qu'un prétexte pour une fois de plus remettre en cause une réalisation voulue par Nicolas Sarkozy. Il est grand temps que tous les élus franciliens fassent entendre puissamment leur voix pour éviter le pire.

Par Jérôme Dubus, Conseiller de Paris et Secrétaire National de l'UMP en charge de la croissance et des nouvelles libertés économiques, pour le club Pol Story.

Les élus val de marnais repensent le financement du Grand Paris Express

Publié le 22 janvier 2013 par C.Dubois Nogent citoyen

Suggestions alternatives de financement, préparation d'une déclaration commune et d'un rendez-vous avec le premier ministre, organisation de manifestations publiques pour soutenir la réalisation dans les temps du Grand Paris Express, le Conseil d'administration d'Orbival, l'association d'élus du Val de Marne à l'origine du tronçon départemental du supermétro, n'a pas chômé ce lundi 21 janvier.



Durant deux heures, maires et parlementaires PS, UMP, Front de gauche ou écologistes et encore représentants de chambre de commerce du Val de Marne mais aussi de l'Essonne (venu en invité) ont fusé d'arguments et de propositions pour défendre **la réalisation complète du métro périphérique d'ici à 2030**. Le lieu de la réunion, l'aéroport d'Orly, n'avait pas été choisi au hasard puisque le groupe Aéroports de Paris (ADP) a officiellement rejoint l'association à l'occasion de cette séance et que le prolongement de la ligne 14 (ligne bleue) jusqu'aux pistes figure parmi les grands enjeux du Grand Paris Express.

Commentaires de l'AMUTC

Demande irréaliste. Une partie du tracé et des gares proposés n'est pas défendable en l'état. Refuser l'évidence ne fera pas gagner de temps (voir le T1).

Pour rappel, deux éléments ont alarmé les élus du sud-est parisien fin 2012 : le report de dotation de l'Etat d'un milliard d'euros au capital de la Société du Grand Paris (SGP), maître d'œuvre du projet, au prétexte qu'il n'y avait pas d'urgence, et les conclusions du second rapport Auzannet, réévaluant le budget total du réseau à 30 milliards d'euros (au lieu de 22 milliards) et invitant à échelonner la construction jusqu'en 2040 en reportant certains tronçons comme celui qui doit relier Champigny à Noisy sur la ligne rouge, une partie de la ligne orange et encore le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly. Alors que le dossier doit être arbitré par le premier ministre d'ici le 15 février, l'heure est donc à nouveau à la mobilisation, sur le terrain comme dans les bureaux ministériels.

Comment trouver l'argent ?

Confrontés à l'équation économique posée par Pascal Auzannet, les élus ont à la fois remis en question une partie de la réévaluation calculée par le rapporteur et proposé de nouvelles pistes de financement.

Un coût total de 28 milliards € au lieu de 30 milliards €

Dans ses contre conclusions, l'association Orbival pointe le fait que le prolongement de la ligne 14 au nord a fait l'objet d'une dotation spécifique d'1 milliard d'euros, négociée notamment avec la Seine Saint Denis, mais que cette ressource n'a pas été prise en compte dans le rapport Auzannet, de même que n'a pas été comptabilisée l'économie réalisée en substituant un matériel plus léger que celui prévu initialement sur la ligne verte (Plateau de Saclay). Orbival considère également que le montant de 1,8 milliard d'euros pour les interconnexions est légèrement surévalué. Au total, l'association adjuge donc le budget à 28 milliards d'euros.

Commentaires de l'AMUTC

L'économie proposée sur la ligne verte montre la voie à suivre. Quant au milliard pour la ligne 14, il fait bien partie du coût du GPE.

Emprunter plus et plus longtemps

Parmi les principales propositions pour donner du souffle au financement : l'augmentation du montant et de la durée de l'emprunt car le Grand Paris Express constitue un investissement de très long terme comme l'a été le métropolitain au siècle dernier. «*Les petits enfants de nos petits-enfants emprunteront les tunnels du Grand Paris Express*», note ainsi Franck Meyrède, directeur de l'aéroport d'Orly. Orbival suggère donc **d'emprunter 15 milliards d'euros sur 50 ans, au lieu de 10 milliards sur 35 ans**, en profitant de la conjoncture actuelle avantageuse des taux, et en s'adressant aux grands financeurs publics. Cette proposition, si elle fait consensus auprès des adhérents, pourrait être compliquée à monter. Jean-Yves Le Bouillonnet, député-maire PS de Cachan et président du Comité stratégique de la SGP, a ainsi rappelé en séance qu'il n'était pas possible actuellement d'emprunter sur 50 ans.

Commentaires de l'AMUTC

La proposition d'Orbival est intéressante et légitime. Mais la possibilité (éventuelle) d'emprunter ne justifie pas de gaspiller les fonds en surdimensionnant l'arc Grand Est.

Fiscalité : supprimer le plafonnement des ressources dédiées au Grand Paris Express

Rappel de la situation actuelle

Afin d'assurer une partie du financement de la SGP, la loi de finances rectificative 2010 a institué des ressources fiscales de trois types :

1° Une imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) s'appliquant au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun des voyageurs en Île-de-France (cette taxe concerne en pratique le STIF, syndicat des transports d'Ile de France). Cette ressource est évaluée à 60 millions d'euros pour 2012.

2° Une part du produit de la taxe sur les locaux à usage de bureaux (TLB), les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement. Cette ressource est actuellement plafonnée à 168 millions d'euros pour 2012. (Si elle n'était pas plafonnée, elle pourrait rapporter 25 millions d'euros de plus en 2013, voir avis du Sénat sur cette question).

3° Une taxe spéciale d'équipement qui est payée par tous les redevables franciliens de taxe foncière, taxe d'habitation ou cotisation foncière d'entreprise. Cette taxe ajoute environ 0,2% à la taxe d'habitation. Cette ressource est évaluée à 117 millions d'euros pour 2012.

En plus du plafonnement de la TLB, 95 millions d'euros sont prélevés pour contribuer au financement de l'ANRU, depuis l'institution de ces recettes. En décembre dernier, deux amendements déposés respectivement par Gilles Carrez (député UMP du Val de Marne et président de la Commission des finances) et François Pupponi (député PS du Val d'Oise) proposaient de supprimer le plafonnement de la TLB à 168

millions d'euros par an, arguant de la nécessité de budgéter suffisamment la SGP pour financer les études à venir, mais ces amendements n'ont pas été adoptés.

Parmi les pistes de financement, l'association Orbival revient sur ces plafonnements. « *Il faut supprimer l'écrêtement institué par la loi de finances rectificative 2012 sur les ressources de la SGP* », a insisté le président d'Orbival et du Conseil général, Christian Favier, en préambule de la réunion, tandis que Dominique Adenot, maire Front de gauche de Champigny, revenait sur la ponction dédiée au financement de l'ANRU : « *Les impôts destinés à financer le métro doivent aller au métro !* »

Commentaires de l'AMUTC

Orbival a raison. Mais il ne dit pas que ce hold-up de Bercy est la conséquence des choix budgétaires du gouvernement qui fait feu de tout bois pour réduire les déficits, choix approuvés par tous les partis (sauf Front de gauche).

L'augmentation de la fiscalité ne fait pas consensus

Une autre suggestion fiscale, consistant à réévaluer le taux de la TLB, n'a en revanche pas fait consensus, notamment parmi les élus UMP et les représentants des entreprises « *Le monde économique est partie prenante du Grand Paris Express, il serait dommage de lui envoyer des signaux négatifs en proposant une augmentation de la TLB* », a remarqué Gérard Delmas, président de la Chambre de commerce du Val de Marne. Sur ce sujet, le maire de Champigny a évoqué la position des grandes enseignes commerciales, et l'intérêt qu'elles auraient à bénéficier d'une gare à proximité, susceptible de les inciter à participer financièrement, tandis que Jacques Leroy, conseiller général et maire-adjoint UMP au maire de Saint-Maur, défendait la situation des PME-PMI qui risqueraient d'être pénalisées par une augmentation des taxes.

Commentaires de l'AMUTC

Le MEDEF défend le Grand Paris, à condition que les entreprises n'y contribuent pas...

Maîtriser la spéculation foncière

De son côté, le maire-conseiller général Front de gauche de Chevilly Larue, Christian Hervy, a alerté les élus sur les risques de dérapage financier lors de l'indemnisation des propriétaires dont les tréfonds seront traversés par des tunnels, ainsi que lors des acquisitions de terrain destinés à la construction des gares : « *Les évaluations du service des domaines sont calquées sur celui des transactions immobilières récentes du secteur et contribuent à amplifier la spéculation. Il serait plus avantageux de se baser sur l'indice notarial.* »

Calculer le manque à gagner d'investissements non réalisés

« *Il faut aller vite car si le développement économique ne se fait pas ici, il se fera ailleurs. Or les entreprises qui souhaitent s'implanter ont besoin de transports* », a insisté le président de la Chambre de commerce de l'Essonne, Philippe Laviolle, venu témoigner de sa solidarité avec le Val de Marne concernant ce projet. « *La construction corrélée au Grand Paris Express va apporter de la richesse pendant 15-20 ans, cela dès le premier coup de pioche. Et cela ne concernera pas que l'Ile de France car ce projet fera appel à de nombreux prestataires, concernant la construction des rames par exemple* », a pointé également Jacques JP Martin, maire-conseiller général UMP de Nogent sur Marne et secrétaire général d'Orbival.

Commentaires de l'AMUTC

Propos incohérents du MEDEF et de l'UMP qui prônent l'austérité mais protestent contre ses conséquences...

Un groupe de travail pour finaliser le financement

En conclusion de ses pistes, l'association veut proposer au gouvernement la constitution d'un groupe de travail qui associerait l'Etat, la région, les parlementaires, les conseils généraux et un représentant du monde économique.

Mieux vaut tenir que courir

Au-delà des questionnements sur le financement global, un autre point qui fait consensus est la nécessité de poursuivre les étapes préalables sans délai, afin d'éviter de donner davantage prise à la remise en question et de prendre du retard. Plusieurs élus ont ainsi insisté sur l'urgence à mettre en œuvre l'enquête publique concernant la ligne rouge sud et de lancer la concertation concernant la ligne orange. Cette dernière est déjà prévue, qui se déroulera du 12 février au 31 mars.

D'ici au 15 février, le calendrier de la mobilisation autour du Grand Paris Express devrait aller crescendo. Déjà lors des vœux d'un certain nombre de villes et du département, quelques 2000 pétitions ont été récoltées, en faveur de l'ouverture de l'enquête publique sur le tracé rouge sud (Pont de Sèvres – Noisy Champs), du maintien intégral du tracé et de la mise en service des premières rames dès 2018.

Conseil municipal extraordinaire à Champigny Jeudi 24 janvier, Champigny sur Marne organise un conseil municipal extraordinaire pour voter un vœu en faveur du projet.

Manifestation de quatre communes à Villiers sur Marne Mardi 29 janvier à 19 heures, les maires des quatre communes de Bry, Villiers, Champigny et Chennevières, concernées par la gare intermédiaire entre Champigny et Noisy, l'un des tronçons dont la réalisation risque d'être reportée dans le temps, se retrouveront sur le pont de l'avenue Jean Monnet à Villiers (près de Bricorama), avant de rejoindre les manifestants au gymnase Jean Macé de Villiers pour une déclaration commune.

Manifestation à Villejuif Le 5 février, c'est à Villejuif, aux Esselières, que la mairie propose de se rassembler avec d'autres conseils municipaux afin de demander la réalisation des lignes rouge et bleue.

Rendez-vous avec le premier ministre En parallèle de ces manifestations, les discussions se poursuivent avec les ministres concernés et l'association a obtenu le principe d'une audition par le premier ministre, Jean-Marc Ayrault.

Plusieurs élus ont en revanche rappelé le risque des discussions bilatérales, enjoignant chacun à ne pas plaider pour son propre territoire mais à jouer la force de l'union.

Financement du Grand Paris Express : les élus locaux montent leur groupe de travail

Publié le 1 février 2013 par C.Dubois 94Citoyens

Dans l'attente d'un entretien avec le premier ministre, Jean-Marc Ayrault, pour demander la mise en place d'un groupe de travail destiné à repenser le financement du métro Grand Paris Express afin de le réaliser dans les délais prévus, les élus locaux du Val de Marne, qui se sont réunis au sein de leur association Orbival la semaine dernière pour s'accorder sur quelques pistes de financement et mettre au point leur mobilisation, ont décidé de monter eux-mêmes un groupe sur ce sujet.

Celui-ci devrait se réunir dès la semaine prochaine. Il comprendra d'une part des élus du Val de Marne comme Gilles Carrez, député UMP du Perreux sur Marne et président de la Commission des finances, rapporteur surtout d'une étude sur le financement du Grand Paris Express il y a déjà deux ans, Christian Favier, sénateur Front de Gauche et président du Conseil général du Val de Marne, Jean-Yves Le Bouillonnet, député PS de Cachan et président du Comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) maître d'oeuvre du projet. Il accueillera aussi des élus d'autres départements comme Dominique Voynet, maire EELV de Montreuil, (Seine Saint Denis), Yves Albarello, député-maire UMP de Claye-Souilly (Seine et Marne) ou encore Alexis Bachelay, député PS des Hauts de Seine.

Taxe de séjour, droits de mutation, aide européenne...

Objectif de ce groupe d'élus : poursuivre la réflexion sur le financement du Grand Paris Express en évaluant toutes les pistes possibles. Celles déjà évoquées lors de la réunion Orbival comme l'augmentation du montant et de la durée de l'emprunt ou la suppression de l'écrêtement des ressources fiscales propres à la SGP (la SGP doit en effet être financée par un pourcentage de plusieurs taxes mais cette recette est actuellement plafonnée au profit d'autres postes de dépenses, voir explications détaillées dans article sur la réunion Orbival). Mais aussi d'autres propositions comme une augmentation des droits de mutation de 5,09 à 5,29%, l'augmentation de la taxe de séjour ou encore l'obtention d'une aide européenne concernant les liaisons vers les aéroports comme cela a été le cas dans le cadre de projets concernant des liaisons métro vers les aéroports de Madrid ou Milan.

« L'objectif est d'étudier toutes les solutions de financement possible, en tenant compte de plusieurs hypothèses concernant la part de financement de l'Etat et des collectivités », explique Christian Favier. Une diminution du recours à l'Etat, qui doit en principe apporter 4 milliards d'euros, pourrait alors faciliter l'acceptation du projet par les parlementaires des autres territoires à qui le gouvernement demande aussi de faire des efforts de modération en matière de grands projets (TGV par exemple).

Une mobilisation qui agace le PS

En attendant, la mobilisation sur le terrain se poursuit dans le Val de Marne. Mardi 29 janvier, près de 80 élus et 300 habitants se sont réunis à proximité de l'emplacement de la future gare des quatre communes de Villiers, Bry, Champigny et Chennevières (tronçon de la ligne rouge entre Champigny et Noisy qui fait partie des variables d'ajustement du rapport Auzannet) pour faire une déclaration et signer une pétition. Et une manifestation similaire est prévue à Villejuif mardi 5 février.

A l'occasion des vœux du PS Val de Marne ce jeudi 31 janvier, Luc Carvounas, sénateur-maire d'Alfortville et premier secrétaire départemental du parti, n'a pas caché son agacement vis-à-vis de ces manifestations, moquant ces élus « *qui ont déjà inauguré trois fois la future gare virtuelle de leur commune* ». « *Nous sommes bien évidemment pour le Grand Paris Express mais nous nous devons aussi de tenir un langage de vérité en termes de budgétisation et de hiérarchisation des axes. C'est le propos du rapport Auzannet. Il ne suffit pas d'agiter un chiffon rouge!* »

Grand Paris Express : l'Etat prendra des décisions "engageantes et déterminées" en février

21.01.2013

A l'occasion de ses vœux à la presse, Cécile Duflot, ministre du Logement et de l'Égalité des territoires, a annoncé que "l'Etat prendra des décisions engageantes, déterminées et financées pour le calendrier du Grand Paris Express et pour l'avenir de la région Capitale dès le mois de février".

"En 2013, un chantier majeur d'action de ce ministère sera celui du Grand Paris, introduit Cécile Duflot. Vous le savez, il ne s'agit pas simplement de fixer les échéances d'un réseau de transport. Les décisions que doit prendre le gouvernement sont des décisions décisives pour l'avenir de la région capitale. Comment vivre sur un territoire où résident plus de 12 millions d'habitants ? La question est d'ampleur. Je demeure convaincue que ce projet ne pourra voir le jour que par une approche globale qui embrasse conjointement les enjeux de transport, de logement, de solidarité entre les territoires et d'une gouvernance plus démocratique et efficace. Je n'aurai de cesse de la répéter : le Grand Paris de demain doit être fait avec et pour les habitants. A l'inverse de nos prédécesseurs, le gouvernement ne veut rien imposer aux élus de la région 10 capitale, il veut décider avec eux", assure-t-elle.

A

"Grand Paris Express" : l'association Orbival veut être reçue à Matignon

21.01.2013

(AFP) - L'association Orbival, qui milite pour la construction du métro en banlieue et particulièrement dans le Val-de-Marne, a demandé lundi à être reçue par les services du Premier ministre avant que les arbitrages sur le supermétro ne soient rendus mi-février.

Nous demandons un rendez-vous avec le Premier ministre avant le 15 février", a déclaré le président de l'association, qui regroupe élus et acteurs économiques majoritairement du sud-est parisien, Christian Favier, également président (PCF) du Val-de-Marne. "Les territoires ne peuvent plus attendre. Sans métro, il n'y aura aucun espoir de relancer la construction et faire reculer la pénurie de logements qui frappe notre région et nos concitoyens", a indiqué l'élue, inquiet depuis la publication mi-décembre du rapport Auzannet, qui proposait un étalement des travaux en raison des surcoûts du supermétro évalués à 10 Mds€.

Favorable au lancement immédiat de l'enquête publique sur l'intégralité de la ligne rouge sud qui reliera les gare de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs, Orbival a demandé en outre la création d'une commission chargée d'élaborer des propositions concernant les financements complémentaires, réunissant parlementaires et conseils généraux en plus de l'Etat et la région Ile-de-France. Organisé à l'aéroport d'Orly, le conseil d'administration d'Orbival a en outre enregistré lundi les adhésions de la ville d'Orly et d'Aéroports de Paris (ADP), la société gestionnaire des aéroports parisiens. Fondée en 2006, l'association Orbival regroupe plus d'une cinquantaine de collectivités et d'acteurs du monde socio-économique.

Valérie Pécresse : "Moi, présidente de la région, je sauverai le Grand Paris"

22.01.2013

(AFP) - "Moi, présidente de la région" : c'est en reprenant la formule anaphorique que François Hollande avait utilisée lors du débat d'entre-deux tours de la présidentielle que Valérie Pécresse, chef de file de l'opposition UMP au conseil régional d'Ile-de-France, a lancé lundi soir le "combat" pour regagner la région tenue par la gauche depuis 14 ans.

"Moi, présidente de la région, je sauverai le Grand Paris", "moi présidente de la région, je n'augmenterai pas les impôts", "moi, présidente de la région, j'arrêterai le gaspillage" : Valérie Pécresse a dévoilé, à l'occasion de ses vœux, la liste de ses prochains engagements, prenant le contre-point de ce qu'elle présente comme les promesses non tenues de Jean-Paul Huchon, président PS de la région.

"Commençons à construire un projet alternatif en s'appuyant sur cette formidable vision qu'est le Grand Paris", a lancé la députée des Yvelines devant plusieurs centaines de personnes, dont l'ancien conseiller spécial de Nicolas Sarkozy et nouveau député des Yvelines Henri Guaino, le président de la fédération UMP de Paris Philippe Goujon, le député de Paris Jean-François Lamour et nombre des conseillers régionaux UMP.

"Je n'accepterai à aucun moment qu'il (le Grand Paris) soit amputé, désossé. Ce n'est pas qu'un projet de transport mais les transports commandent tout", a dit M^{me} Pécresse. Le gouvernement doit annoncer en février ses arbitrages sur le financement et le calendrier des travaux de ce super métro en rocade autour de Paris.

Pour conquérir la région, Valérie Pécresse se pose en chef de bataille légitime, une situation qui tranche avec l'absence de tête de file pour la reconquête de Paris. "Aujourd'hui, je me bats beaucoup pour les Franciliens, il me semble être la voix qui défend le Grand Paris et donc l'avenir", a-t-elle déclaré à l'AFP.

"On lance une quinzaine de groupes thématiques, toute la machine est en place, il ne nous faudra pas moins de deux ans pour être légitime aux yeux des Franciliens", a-t-elle ajouté.

"Rendez-vous l'année prochaine pour le combat, mais j'ai besoin de chacun de vous dès maintenant !", a-t-elle lancé à ses supporters.

L'association Orbival adopte une déclaration à propos du Grand Paris Express

Publié le 22 janvier 2013 par C.Dubois 94citoyens

Réunie en conseil d'administration lundi 21 janvier, l'association Orbival, qui rassemble des élus val de marnais autour du tronçon départemental du projet de Grand Paris Express, a adopté à l'unanimité une déclaration à propos du devenir du projet.

Lire ci-dessous l'intégralité de la déclaration :

« Orbival exprime une très grande inquiétude quant au contenu du rapport Auzannet. Si ses préconisations étaient mises en œuvre, la dynamique exemplaire engagée autour du Grand Paris Express, suite à l'accord historique intervenu en janvier 2011 entre l'Etat, la Région Ile-de-France et les huit Conseils Généraux Franciliens serait fragilisée. Cette dynamique a permis l'implication forte de tous les élus, des territoires et un soutien marqué des habitants comme en témoigne leur participation massive aux concertations publiques sur le GPE.

Orbival partage entièrement le contenu de la déclaration du Comité Stratégique de la Société du Grand Paris, rassemblant des élus de toutes sensibilités politiques et origines géographiques d'Ile de France, approuvée à l'unanimité de ses membres le 14 décembre 2012. Elle exprime la même inquiétude.

Orbival rappelle que le Schéma d'ensemble tel qu'il a été approuvé par décret du Conseil d'Etat du 24 août 2011, doit être réalisé, et dans des délais compatibles avec les attentes des Franciliens. Il faut en particulier, comme l'a exprimé le Comité Stratégique, que l'enquête publique sur la DUP pour la ligne rouge sud soit engagée sans tarder, dans le prolongement du succès de la concertation renforcée qui vient de réunir 6500 personnes lors de 21 réunions publiques.

La ligne rouge sud, le prolongement de la ligne bleue jusqu'à Orly, et la ligne orange avec la liaison Champigny/Rosny, constituent un ensemble cohérent et structurant du Grand Paris Express.

La ligne rouge sud, dont le dossier de DUP est finalisé, est le tronçon le plus avancé de l'indispensable rocade de métro rapide de banlieue à banlieue, et sa réalisation doit intervenir au plus vite. D'autant plus qu'elle comprend la réalisation de l'atelier garage et du poste de commandement centralisé de Champigny-Bry-Villiers, qui jouera un rôle essentiel pour le fonctionnement de l'ensemble du GPE.

La ligne bleue (prolongement de la ligne 14) jusqu'à l'aéroport d'Orly permettra enfin de desservir le premier pôle d'emploi et le premier pôle multimodal de transport national et international du sud francilien, ainsi que de nombreuses zones denses, tout en apportant un effet de levier majeur en termes de développement urbain. Les importants investissements publics et privés prévus sur ce territoire au cours des prochaines années (modernisation de l'aéroport d'Orly, future Cité de la gastronomie de Rungis, gare TGV, Campus Grand Parc Cancer campus), Vallée scientifique de la Bièvre...) sont conditionnés à la mise en service rapide de cette extension. C'est aussi une porte d'accès au réseau du Grand Paris pour l'Essonne.

La ligne orange et sa branche Champigny/Rosny constitue un arc indispensable pour le bouclage de la rocade de proche couronne, et l'efficacité de l'ensemble du réseau. Elle sera la liaison majeure du Val-de-Marne, avec son principal pôle de développement à l'est, Val de Fontenay et au-delà la Seine-Saint-Denis.

Sans méconnaître l'évolution des coûts, Orbival réaffirme que conformément aux dispositions de l'accord du 26 janvier 2011 entre l'Etat et la Région, et avant toute décision sur l'échéancier, il est nécessaire qu'une réactualisation des financements soit étudiée, dans le prolongement des préconisations du rapport de Gilles CARREZ qui ont débouché sur les financements votés en Loi de Finances 2010.

Orbival demande la constitution d'un groupe de travail associant l'Etat, la Région, des parlementaires, les conseils généraux et une représentation de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie pour faire des propositions sur le sujet. Elle demande en particulier que soit revue la disposition de la Loi de Finances 2012 visant à écreter les ressources de la SGP et qu'un financement par emprunt de longue durée soit mis en place. Ce groupe de travail devra explorer toutes les pistes permettant de conforter et de sécuriser les financements de la SGP.

Grâce aux contributions des habitants et des entreprises de la région Ile-de-France apportées depuis trois ans pour le financement de la Société du Grand Paris, des avancées majeures ont été réalisées. Le dossier opérationnel de la ligne rouge sud a été approuvé à l'unanimité à toutes les étapes du processus, et doit faire l'objet d'une enquête publique au premier semestre 2013. Ces mêmes financements ont permis d'avancer dans les études pour la ligne rouge au nord et à l'est, la ligne orange, la ligne bleue au sud, il faut aujourd'hui, engager la finalisation des dossiers de DUP pour tout le Grand Paris Express.

L'identification de financements complémentaires doit permettre de sécuriser les calendriers de réalisations de l'ensemble des autres tronçons, et en particulier du prolongement de la ligne bleue au sud et de la ligne orange.

La réalisation du réseau du Grand Paris Express est portée par tous les élus des territoires concernés et est très attendue par l'ensemble des populations qui n'en peuvent plus des conditions difficiles de déplacement en Ile-de-France, comme l'illustrent les 60.000 soutiens au projet recueillies par Orbival. Sa réalisation, ainsi que celle du plan de mobilisation pour les transports, est une condition indispensable pour l'amélioration pérenne des conditions de déplacement des Franciliens, mais aussi pour la relance de la production de logements et pour le développement économique et l'emploi en Ile de France. Elle est indispensable pour la mise en œuvre de la réduction des inégalités territoriales et économiques de notre région. Elle est indispensable pour poursuivre la dynamique d'aménagement et de développement de la région engagée dans les Contrats de Développement Territorial prêts à être signés.

Cet investissement relancera la croissance et l'emploi. En Ile de France ce sont 20 000 emplois directs dès 2015 et des milliers d'emplois induits, en France c'est toute la filière industrielle de la métallurgie qui sera relancée (25 000 tonnes d'acier pour les rails, le matériel roulant pour l'industrie ferroviaire) à ce titre le Grand Paris Express a une dimension nationale majeure.

Orbival ne doute pas que grâce à la poursuite d'un dialogue constructif avec le gouvernement, des décisions pourront être actées courant février, pour prolonger la dynamique consensuelle réunie autour du Grand Paris Express. »

Le Grand Roissy veut son tronçon de métro du Grand Paris

Sibylle Vincendon Libé 23.1.2013

C'est la grande mobilisation : soixante élus du Val d'Oise, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne ont tiré la sonnette d'alarme cet après-midi en réunissant la presse à l'Assemblée nationale. Ils sont persuadés que le rapport de Pascal Auzannet sur le Grand Paris Express est l'arrêt de mort du tronçon qui les concerne, entre le carrefour Pleyel et le Mesnil-Amelot. "On est quand même très secoués de ne pas avoir été mis dans le rapport Auzannet", a dit Patrick Renaud, président (divers droite) de la communauté d'agglomération Roissy Portes de France, en ouvrant la séance.

En fait, le tronçon n'a pas été "supprimé" du rapport. Mais l'auteur dresse différentes hypothèses de construction avant ou après 2025, selon que le gouvernement déciderait de lancer ou pas CDG-Express. Ce

projet de liaison directe entre la gare de l'Est et l'aéroport Charles-de-Gaulle n'a pas cessé depuis des années d'être envisagé puis abandonné puis récemment à nouveau envisagé. De sorte que Pascal Auzannet a écrit dans son rapport que l'Etat courait "plusieurs lièvres à la fois". Et que vu les finances publiques, il allait falloir choisir. Après quoi, il dessinait plusieurs hypothèses de calendrier et basta. On peut aller lire à http://territoires.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_C_Duflot_Version_Final.pdf.

Le problème, c'est que les élus locaux ont, pour la plupart, lu qu'Auzannet conseillait au gouvernement de faire d'abord CDG-Express puis, dans un deuxième temps aux calendes, le tronçon de la ligne rouge nord. C'est l'inquiétude qu'exprime le groupe des soixante dans une motion commune. "Le CDG-Express ne doit pas être réalisé au détriment de la ligne rouge", y écrivent-ils, demandant de la "réaliser prioritairement en 2025". Ils ont adressé en complément un courrier alarmé à Jean-Marc Ayrault, dans lequel ils évoquent l'hypothèse d'un lancement de CDG-Express "à la place du métro automatique". Le Premier ministre doit arbitrer les tronçons prioritaires vers la mi-février.

Toutefois, certains élus nuancent un peu cette lecture. Pour Jean-Pierre Blazy, député du Val d'Oise et maire de Gonesse, "le mérite de M. Auzannet est de dire que le gouvernement doit choisir. CDG-Express coûte quand même un milliard d'euros et ce n'est plus de l'argent privé (le premier projet devait être financé par un consortium mené par Vinci, ndlr). Donc aujourd'hui, il faut prioriser".

Ou adapter. Blazy est partisan de regarder comment faire à moins cher. "A Saclay, rappelle-t-il, ils ont choisi une solution de métro léger. Ce tronçon de ligne rouge coûte trois milliards d'euros. Il est évident que passé Le Bourget vers le nord, il y aura un trafic moindre. Donc, on peut avoir des rames plus courtes, des quais moins longs. On peut aussi passer en grande partie en aérien." A ces modifications techniques, Blazy ajouterait bien aussi une remise à plat des financements, pour bénéficier d'un amortissement plus long que les 35 ans prévus actuellement. Ces accommodements permettraient peut-être de trouver une sortie par le haut.

Cette zone nord-est de l'Ile-de-France autour des deux aéroports du Bourget et Charles-de-Gaulle est la plus créatrice d'emplois de la région, et probablement une des plus grosses du pays. Autour de la plateforme de Roissy, les développements économiques se diversifient et ne sont plus forcément liés à l'activité aéroportuaire. Patrick Renaud a évoqué "25 projets représentant plus de 100000 emplois. Si la ligne ne se faisait pas, ce sont ces emplois qui ne se feraient pas non plus". Le dynamisme économique du secteur est d'autant plus paradoxal que la précarité y augmente aussi, nombre de territoires étant trop enclavés pour donner aux populations un accès facile à ces emplois. Si l'on ajoute à cela le rééquilibrage de la région vers l'est, les élus ont des arguments.

24 Janvier 2013 **Grand Paris MobiliCités**

Grand Paris Express : les élus mettent la pression sur le gouvernement

Avant l'arbitrage de Jean-Marc Ayrault sur le calendrier de réalisation du métro du Grand Paris, attendu mi-février 2013, les élus du Sud-Est et du Nord de l'Ile-de-France se mobilisent: ceux du Grand Roissy lancent une pétition pour la liaison vers l'aéroport mise à mal par le rapport Auzannet. Ceux de l'association Orbival réclament l'intégralité de la ligne rouge, au Sud.

Si le tronçon nord-est de la ligne rouge entre le Bourget et l'aéroport de Roissy n'est pas réalisé, la création de 100 000 emplois pourrait être remise en cause. C'est en tout cas ce qu'affirment une soixantaine d'élus du Val-d'Oise, de Seine-et-Marne et de Seine-Saint Denis, toutes couleurs politiques confondues et réunis au sein de l'association du Grand Roissy.

Le rapport de Pascal Auzannet commandé par Cécile Duflot et rendu public en décembre 2012, a fait l'effet d'une douche froide auprès de ces élus du nord de l'Ile-de-France. L'ancien directeur du RER de la RATP, qui a réévalué la facture du Grand Paris Express à 30 milliards d'euros (9 de plus que prévu), propose un séquençage qui repousserait à 2030, voire à 2040 selon les scénarios, la liaison Le Bourget Roissy-Charles de Gaulle.

"Un coup de pression"

"Nous devons mettre un coup de pression, nous avons un mois pour convaincre le gouvernement que nos territoires ne doivent pas être écartés", a déclaré Patrick Renaud (DVD), président de la communauté d'agglomération Roissy Porte de France et président de l'Association des collectivités du Grand Roissy, lors d'une conférence de presse. Pour Jean-Pierre Blazy (PS), député du Val d'Oise et maire de Gonesse. "Oui, il faut prioriser, et la priorité pour nos territoires, c'est le métro !".

Dans un courrier à M. Ayrault, demandant à être reçus, les élus insistent sur leur "attachement à la réalisation prioritaire d'ici 2025" de ce tronçon. "Au-delà de 2025, nos porteurs de projets privés n'investiront plus dans nos territoires", a mis en garde Didier Vaillant (PS), président de la communauté

d'agglomération Val de France. Selon une étude d'un cabinet réalisée début 2012, les 25 projets portés par le territoire du Grand Roissy et du Bourget pourraient déboucher sur environ 100 000 nouveaux emplois et, selon les élus, sur quelque six milliards d'euros d'investissements privés. Une pétition est en ligne (<http://grandroissy-grandparis.fr/>) pour soutenir la position des élus.

Le Sud-Est se mobilise

Au Sud-Est aussi, les élus sont en pétard. L'association Orbival qui regroupe une cinquantaine de collectivités et d'acteurs économiques (CCI, aéroport d'Orly...) du Val-de-Marne et des départements voisins est montée au créneau pour défendre la réalisation à l'horizon 2025 de la totalité du tronçon sud de la ligne rouge. Si le rapport Auzannet maintient le caractère prioritaire de la ligne rouge entre Pont de Sèvres et Champigny-sur-Marne qui pourrait être mise en service comme prévu en 2020, il décale de un à deux ans la réalisation de la ligne orange, entre Pleyel et Noisy Champs, et de quatre ans la deuxième branche de la ligne orange (Rosny-sous-bois Champigny centre), et le dernier tronçon de la ligne rouge Champigny/Noisy Champs. D'où "la très grande inquiétude" de l'association qui considère que ces décalages "fragiliserait la dynamique exemplaire engagée autour du Grand Paris Express".

Christian Favier, le président PC du Val de Marne, également à la tête de l'association Orbival, demande "la constitution d'un groupe de travail associant l'Etat, la Région IDF, des parlementaires et des conseils généraux pour faire des propositions sur ce sujet."

Et surtout, il demande que l'on travaille sur "l'identification de financements complémentaires".

La réponse à toutes ces demandes tombera le 15 février 2013 quand Jean-Marc Ayrault rendra public son arbitrage.

Robert Viennet

Grand Paris Express : Roissy voit rouge

24/01/2013 Ville Rail & Transports

La ligne Rouge interrompue au Bourget ? C'est le risque que fait encourir le rapport Auzannet sur le métro du Grand Paris Express. En fait, Pascal Auzannet laisse la ligne en pointillé, dans l'attente des décisions du gouvernement sur Roissy-CDG. Les élus de la zone de Roissy ne l'entendent pas de cette oreille. Pour eux, le métro, qui concerne plus de 500 000 habitants autour de Roissy, est prioritaire. Emmenés par Patrick Renaud, président de la communauté d'agglomération de Roissy, soutenus par les conseils généraux du Val-d'Oise, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne (où se trouvent la commune du Mesnil-Amelot, terminus de cette branche en suspens de la ligne Rouge, ainsi que la moitié du territoire de Roissy-CDG), ils ont, tous ensemble, à l'Assemblée nationale, le 23 janvier, signé une lettre au Premier ministre et lancé une pétition. Ce qu'ils demandent à Jean-Marc Ayrault ? De réaliser, selon l'accord Etat-Région du 26 janvier 2011, la branche nord-est de la ligne Rouge d'ici 2025. De rééquilibrer réellement le développement de la région vers l'est et le nord.

Ils ont de solides arguments. Le métro doit desservir, selon eux, le premier bassin d'emplois d'Ile-de-France, avant La Défense. Mais ce bassin souffre d'un taux de chômage important. Selon leurs calculs, 165 000 emplois pourraient être créés dans la zone, dont 100 000 sont suspendus au futur métro. Ils déplorent d'avoir travaillé sur trois contrats de développement territorial (Val-de-France Gonesse, Grand Roissy, Le Bourget), prometteurs de développement, mais qui n'ont pas de sens si la ligne et ses gares ne sont pas au rendez-vous. Parmi les signataires, toutes les sensibilités politiques sont confondues, comme c'est la règle dans ces dossiers. Et Yves Albarello, député UMP de Seine-et-Marne, maire de Claye-Souilly, fait part de sa « *complicité de vue* » avec Jean-Paul Huchon sur le sujet.

Les élus ne mettent pas en doute l'augmentation de la facture, de 20 à 30 milliards, qui pour eux n'est pas une « dérive » mais le résultat d'adaptations indispensables. Comment s'en sortir ? Pour Jean-Pierre Blazy, maire de Gonesse et député socialiste, il faudra en passer par des adaptations techniques, réaliser la ligne en surface ou en tranchée plutôt qu'en souterrain, afin de réduire les coûts et les délais. Pour Xavier Lemoine, maire de Montfermeil, il faut emprunter sur le long terme pour le Grand Paris, comme on l'a fait pour le métro parisien, payé en 77 ans. Et puisqu'on parle finances, tous se demandent comment revenir devant les administrés, qui ne sont pas les plus riches d'Ile-de-France, et qui déjà payent pour le Grand Paris pour la deuxième année consécutive... s'ils ne voient rien venir ?

Une motion commune pour défendre le tronçon nord de la ligne rouge

Article rédigé par Michel CHLASTACZ le 24/01/2013 à 12:00 dans la rubrique **RÉSEAU URBAIN BUS & CAR**

Tous unis vent debout contre le "rapport Auzannet". Remis en décembre 2012 par Pascal Auzannet, ancien responsable du développement à la RATP, à Cécile Duflot, ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, il préconise le report à l'après-2025 du tronçon Nord et Est de la "ligne rouge" du métro automatique Grand Paris Express. Un report qui concerne notamment la branche Le Bourget - Le Mesnil-Amelot.

Le 23 janvier 2013 à l'Assemblée nationale, plus d'une cinquantaine d'élus représentant 49 villes et cinq intercommunalités de Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne et du Val-d'Oise, ont présenté à la presse une motion commune et un courrier adressé au Premier ministre demandant la réalisation d'ici 2025 de la branche Nord de la "ligne rouge", la rocade du futur métro automatique Grand Paris Express. Cette branche relierait, sur une dizaine de kilomètres, Le Bourget au Mesnil-Amelot, et serait ponctuée de six stations : Le Bourget RER-B, Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse, Parc des Expositions de Villepinte, Roissy terminal T2, Roissy terminal T 4 et Le Mesnil-Amelot à l'extrémité est de la zone d'activités de Roissy.

Une ligne vitale

Pour ces élus du Nord-est de l'Île-de-France, qui rappellent que les prélèvements fiscaux destinés au financement du Grand Paris Express sont déjà en place, cette ligne est jugée vitale dans la mesure où *"elle désenclaverait nos villes et améliorerait le quotidien de 500 000 habitants"*, permettrait *"de réaliser six milliards d'euros d'investissements prévus par des acteurs privés sur le territoire du Grand Roissy"*, constituerait un vecteur de la création *"de 100 000 emplois dans les quinze ans à venir"* et soutiendrait *"l'effort de construction de 70 000 logements"*. Des arguments étayés par un sondage récent à l'appui qui démontre l'intérêt des populations pour le projet puisque 80 % estiment que *"le métro automatique va améliorer leur quotidien"*.

Une seule issue

Les élus s'opposent ainsi aux réflexions du rapport Auzannet qui préconisent la réalisation de CDG Express sur fonds publics (1) pour remplacer le métro automatique. *"Ce projet n'est destiné qu'aux passagers dits à haute contribution, il n'améliore pas la desserte du territoire ni les transports au quotidien pour les habitants (et il) ne relie pas les pôles de développement"*. Et l'opération "RER-B +", en voie d'achèvement, se limite à la réhabilitation de la ligne et n'apporte pas d'importantes capacités de transport supplémentaires. Aussi, pour les élus, la solution du métro automatique reste la seule valable, même si elle peut être aménagée (2).

Une rhétorique d'urgence

Et il est vrai que l'impact du report du projet, voire son abandon éventuel, est éminemment politique *"alors qu'on nous a vendu pendant trois ans un projet porteur et mobilisateur, cette situation a de quoi décevoir les populations"*, constatait un élu. Qui évoquait même la possibilité de *"troubles sociaux"* dans l'avenir, faute de désenclavement des territoires ! Au-delà de l'émotion, cette réaction unanime des élus démontre la difficulté d'assumer un projet de grande dimension dont la pertinence se heurte aux réalités financières. Dans un contexte de débat poussé par une rhétorique de l'urgence qui ne différencie guère les dettes (dites "vertueuses") liées aux investissements et celles nécessitées par le simple fonctionnement de l'État. Alors que le tracé du Grand Paris Express ne fait plus débat, la solution ne serait-elle pas dans un phasage plus précis de la réalisation des sections du réseau, voire dans le redimensionnement du choix des modes ? Comme pour les axes vers le plateau de Saclay où on envisage l'option du "métro léger"...

(1) Cette liaison rail-aéroport directe Paris-Est – Roissy devait être réalisée en PPP (Partenariat Public Privé) pour un montant d'origine de 460 millions d'euros. Vinci, la seule entreprise postulante, ayant jeté l'éponge, le rapport Auzannet préconise un montage public associant Aéroports de Paris, RATP et SNCF. Ce qui nécessiterait un apport d'un milliard d'euros, difficile à justifier en ces temps d'économies pour un service souvent jugé comme étant « de luxe »...

(2) Ils proposent de faire des économies de coûts d'infrastructures avec la création de sections en viaducs et non en tunnel comme préconisé à l'origine.

Grand Paris Express : des pétitions pour sauver le supermétro

25 janvier 2013 Evous.fr

CALENDRIER. Mi-février, l'État doit rendre public ses décisions concernant le Grand Paris. Les finances publiques étant mises à mal, des arbitrages sont attendus... **"Dès le mois de février, l'État prendra des décisions engageantes, déterminées et financées pour le calendrier du Grand Paris Express et pour l'avenir de la région capitale"**, a déclaré **Cécile Duflot** lors de ses vœux à la presse le 21 janvier 2013. Des annonces sont donc à venir pour le logement, la gouvernance du Grand Paris mais aussi les transports et donc le projet de Grand Paris Express. Pour rappel, les élus locaux concernés par le "supermétro" sont inquiets depuis la publication du rapport de Pascal Auzannet mi-décembre 2012. Ce rapport estimait que le Grand Paris Express coûterait 10 milliards d'euros de plus que ce qui était annoncé par le précédent gouvernement. Certaines **crain**tes portent elles sur les dates de **finalisation** du "**supermétro**", initialement prévu pour 2025 et qui pourrait être, par morceaux, retardé voire amputé.

PÉTITIONS. Des listes de signatures concernant le Grand Paris, c'est monnaie courante. Colombes en avait lancé une en 2011. L'UMP Ile-de-France a lancé la sienne plus récemment, début octobre 2012. Mais le mouvement s'est accéléré depuis la fin 2012, soit au moment où le rapport Auzannet a été publié. Quelques jours avant cette publication, le 3 décembre, la municipalité de Massy (91) lançait sa pétition pour faire pression sur les pouvoirs publics afin qu'ils respectent leurs engagement concernant la ligne verte du métro automatique francilien. A suivi la mairie de Rueil-Malmaison, qui a peur que la réalisation de la gare **Rueil-Suresnes-Mont-Valérien** soit reportée. Cependant, **la démarche la plus significative**, notamment parce qu'elle concerne des élus de tous bords politiques, est celle du "**Grand Roissy**". Une grosse cinquantaine d'élus du Val d'Oise, de Seine-et-Marne et de Seine-Saint Denis, réunis dans l'association du Grand Roissy, critiquent le fait que, dans le rapport Auzannet, la ligne rouge s'arrête au Bourget (93), sans desservir les communes dirigées par tous ces élus... comme cela était prévu dans le projet initial du Grand Paris Express. Pour l'heure, 310 personnes ont signé la pétition. Une seconde, concernant les entreprises du Grand Roissy, a aussi été lancée. Une dernière zone de contestation ? La pétition n'est pas encore lancée mais elle pourrait se concrétiser mi-février si les élus ne sont pas entendus : l'association de collectivités du sud-est francilien **Orbival** refuse l'étalement des travaux du supermétro préconisé par le rapport Auzannet. La suite courant février...

Grand Paris : Mobilisation tous azimuts des élus à la veille des arbitrages

Mis à jour le 26.01.13 à 13h36

Passé le psychodrame du rapport Auzannet en décembre, qui a dit froidement des vérités sur le projet de métro automatique, les élus franciliens apprennent le pragmatisme pour défendre leur territoire avant les arbitrages de Matignon.

Le Grand Paris Express, avec son financement revu à 30 milliards d'euros au lieu de 20 et son inévitable calendrier des travaux, sera tranché le 15 février par Jean-Marc Ayrault.

D'ici là, les réunions s'enchaînent chez Cécile Duflot, ministre en charge, et à Matignon afin de trouver une «porte de sortie honorable politiquement pour les élus qui ont plaidé le Grand Paris auprès des habitants et financièrement supportable pour le gouvernement», explique un des participants.

A moins d'un mois du couperet, les élus franciliens ont lancé leur offensive.

Ceux du sud-est de Paris et particulièrement du Val-de-Marne, regroupés avec des acteurs économiques au sein de l'association Orbival, ont demandé à être reçus par le Premier ministre.

« Sans métro, il n'y aura aucun espoir de relancer la construction et faire reculer la pénurie de logements qui frappe notre région », a plaidé Christian Favier, président PCF du Val-de-Marne et président d'Orbival.

Une soixantaine d'élus du nord-est, toutes étiquettes politiques confondues, ont haussé le ton mercredi. « Nous devons mettre un coup de pression, nos territoires ne doivent pas être écartés », a déclaré Patrick Renaud (DVD), président de la communauté d'agglomération Roissy Porte de France et président de l'Association des collectivités du Grand Roissy.

Eux mettent en avant la relégation chronique de leurs territoires (Val d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne) en contradiction avec la présence des aéroports Charles-de-Gaulle et du Bourget pour revendiquer la « priorité » de leurs tronçons.

Avec un argument de poids en période de chômage massif: l'emploi. Les 25 projets portés par le territoire du Grand Roissy et du Bourget pourraient, selon eux, déboucher sur environ 100.000 nouveaux emplois.

« Au-delà de 2025, nos porteurs de projets privés n'investiront plus », a mis en garde Didier Vaillant (PS), président de la communauté d'agglomération Val de France et ancien maire de Villiers-le-Bel.

Ce qui a été confirmé par le directeur du projet d'aménagement EuropaCity dans le triangle de Gonesse, qui pourrait générer à lui seul 12.500 emplois directs lors de sa construction, puis 11.500 emplois en exploitation.

« Ce projet est né en même temps que le Grand Paris et son destin est lié à la réalisation du Grand Paris Express », a affirmé à l'AFP Christophe Dalstein, précisant que « le groupe Auchan (porteur du projet, ndlr) a déjà mis 5 millions d'euros mais ce sont à terme environ 2 milliards d'euros d'investissement privé » qui seraient mobilisés.

Au-delà des discours, les élus se convertissent à un certain réalisme. « Après le petit psychodrame du milliard fantôme (de dotation) et le grand psychodrame du rapport Auzannet, les malentendus se dissipent et on retravaille le projet à fond », a affirmé à l'AFP Alexis Bachelay, député PS des Hauts-de-Seine et co-rapporteur de la mission parlementaire sur le Grand Paris avec Yves Albarello (UMP).

Selon M. Bachelay, un métro souterrain partout n'étant pas pertinent, les élus du Plateau de Saclay se sont ralliés à l'idée d'un métro léger (en surface, avec des dimensions plus raisonnables). D'autres commencent à être tentés, d'autant que cette option est plus rapide à réaliser et moins coûteuse.

Question financement, il pourrait être adapté: en octroyant à la Société du Grand Paris toutes les recettes de la taxe sur les bureaux et en permettant d'allonger la durée d'amortissement du projet, pour le moment prévue sur 35 ans.

«Ce carcan de 35 ans n'a pas de sens pour un projet d'équipement majeur. Le métro parisien a été amorti en 70 ans», estime M. Bachelay.

© 2013 AFP

Grand Paris Express : mobilisation pour la gare des quatre communes

Publié le 28.01.2013, 20h18

Tous mobilisés pour obtenir la gare des quatre communes. Mardi soir, les élus des villes de Bry, Villiers, Champigny et Chennevières invitent les habitants à les rejoindre au grand rassemblement organisé en faveur de la création de la gare des quatre communes, initialement prévue à côté du Bricorama de Villiers, dans le cadre du Grand Paris Express. Menacée dans le dernier rapport remis au gouvernement sur ce projet, cette gare intéresse tous les habitants du secteur, qui seraient notamment reliés à Créteil, la ville-préfecture, en quelques minutes.

Le gymnase Macé, situé chemin des Boutareines, à Villiers, accueillera mardi soir dès 19 heures plusieurs dizaines de riverains, les élus des quatre communes et même le président du conseil général pour l'adoption d'une déclaration commune et pour signer une pétition en faveur de la gare, qui sera adressée très vite au Premier ministre. Des bus sont mis en place au départ de Bry (18 h 15 devant la mairie) et de Champigny (18 heures place Rodin ou commissariat République, ou 18 h 30 devant la mairie) pour rejoindre gratuitement le lieu du rassemblement.

LeParisien.fr

Grand Paris Express : plus de 300 personnes mobilisées

Laure Parny | Publié le 29.01.2013, 19h52



Villiers, mardi soir. Environ 80 élus se sont réunis sur le lieu de l'implantation possible de la future gare des quatre communes du Grand Paris Express.(LP/L.P.) | **Laure Parny**

Plus de 300 personnes sont mobilisés ce mardi soir dans un gymnase de Villiers-sur-Marne pour obtenir la création de la gare des quatre communes du futur supermétro Grand Paris Express. Environ 80 élus, mais aussi des habitants des quatre communes concernées (Villiers, Bry, Champigny et Chennevières) se sont donné rendez-vous pour la lecture d'un manifeste. Tous signent également une pétition en faveur de la création de cette gare, menacée dans le rapport Auzannet sur lequel le gouvernement pourrait se baser pour finaliser le projet.

Le manifeste et la pétition doivent être remis au Premier ministre avant les annonces qu'il doit faire le 15 février prochain

Métro Grand Paris : la position d'Aulnay Environnement

Aulnay Environnement n'est pas dupe du communiqué de l'association des élus du 95 du 93 et du 77 qui demandent au premier ministre le métro automatique du Grand Paris Express pour 2025.

S'il s'agissait de la rocade Est principale du Grand Paris 2025 entre Le Bourget et Noisy-le-Grand 2025 cela paraît bien tard : 20 ans pour désenclaver la banlieue Est. !

En fait la pétition vise la branche Le Bourget RER- Roissy via Le Triangle de Gonesse et le PIEX. Le député maire de Gonesse veut sauver Europa City que la ministre Duflot voulait repousser en « phasant » les investissements, via le rapport Auzannet qui du coup voulait privilégier le CDG-Express pour améliorer la desserte de Roissy.(voir notre précédent communiqué).

La ministre en ne voulant pas mettre en cause les gares ou les tracés inutiles pour ne pas porter le chapeau s'est mis tout le monde à dos, même le maire vert de Sevran Mr Gatignon.

Les élus du Grand Roissy qui protestent (parfois) hypocritement contre les nuisances aériennes ont une addiction forte au « transport aérien » en fait à la manne céleste de ce transport détaxé qui menace le climat de la planète et rend dérisoire tous les discours écologistes vertueux. Et sociaux car la mondialisation de l'économie est aujourd'hui liée au transport aérien comme le développement indécent du tourisme international.

Les élus sont aux ordres du lobby aérien qui se présente comme la source des emplois en oubliant de parler des « gaz à effet de serre » qu'il faut diviser par 4.

Le chantage à l'emploi est dramatique quand on sait que les emplois promis peuvent être seulement délocalisés (commerces, cinémas, culture, ...) ou oublieux des réalités (crise du transport aérien et dégraissage massif des effectifs chez Air France...).

Ces mêmes élus semblent repousser le CDG-Express en se donnant bonne conscience.

Dans ce cas il faut qu'ils demandent ensemble comme nous le leur demandons depuis toujours de récupérer les voies directes pour les transports du quotidien des RER B et K.

La mise en omnibus du RER B en septembre 2013 sans fréquence supplémentaire entre Aulnay et Paris risque d'être une catastrophe pour tous y compris pour la desserte de Roissy, par manque de capacité.

Et comme le gouvernement précédent, le préfet de région, la RATP, la SNCF et ADP ressortiront l'urgence du CDG-Express dédié comme il y a un an.

Ainsi le lobby aérien gagnera sur tous les fronts.

Il y a des alternatives.

La ligne rouge entre Le Bourget Roissy via Aulnay-Europe sans passer par le triangle de Gonesse est évidente : 600 millions d'économisés, un gain majeur pour la desserte de Roissy, qui ne détruit pas **les 400 hectares de terres agricoles du triangle de Gonesse.**

Pour le RER B et K des fréquences plus importantes aux heures de pointe sur les lignes directes entre Paris Nord, Aulnay, Mitry, Crépy sont possibles sans investissement : sauf à penser que le CDG-Express ligne dédiée n'est pas abandonné. Une nécessité pour éviter des « 7 novembre à répétition » sur le RER B. En attendant le doublement du tunnel entre la gare du Nord et Châtelet pour libérer la capacité à la fois pour le RER B et le RER D.

Aulnay Environnement organise une réunion publique le 8 février à Aulnay (foyer Dumont 20h30) pour débattre de ses sujets majeurs.

Grand Paris : les Yvelines proposent un redimensionnement de leur tronçon

29.01.2013

(AFP) - Des élus des Yvelines (78) et deux présidents de chambres de commerce ont proposé, dans un courrier envoyé mardi au Premier ministre, de se contenter d'un métro léger pour leur tronçon du Grand Paris Express, qu'ils espèrent ainsi ne pas voir repoussé à 2030.

A moins de trois semaines des arbitrages que doit rendre Jean-Marc Ayrault sur l'ordre de priorité des travaux de ce projet de 200 km de ligne et 72 nouvelles gares, le député-maire de Versailles, François de Mazières (app. UMP), le président du Conseil général des Yvelines Alain Schmitz (UMP) et le président de la CCI de Versailles Yvelines Gérard Bachelier et de celle de Paris Ile-de-France Pierre-Antoine Gailly co-signent ce courrier, dont l'AFP a eu copie, qui confirme ainsi par écrit leurs intentions. Ils se disent "conscients" que la ligne verte du GPE "ne saurait être une infrastructure lourde et enterrée", "bien trop coûteuse et inadaptée" aux territoires à desservir, ceux de l'ouest francilien et notamment du Plateau de Saclay.

"Il convient de s'orienter vers une solution de type métro léger (...). La réalisation de ce système de transport, beaucoup moins coûteuse, doit pouvoir être étudiée dès 2013", plaident les signataires, réalistes sur les contraintes financières de ce projet dont le coût a été réévalué de 20 à 30 Mds€.

Ils rappellent aussi que cette ligne verte "est indispensable pour permettre l'opération d'intérêt national (OIN) Paris Saclay", soulignant que "60 % de cette OIN, qui constitue le premier pôle de recherche privée en Ile-de-France, sont situés dans les Yvelines".

Enfin, argument écologique, ce département est "dominé par une utilisation massive de la voiture" et pour répondre au "défi" d'une baisse de ce type de circulation, "la ligne Versailles-Orly apporte une réponse concrète", écrivent les quatre signataires.

01/02/2013

Grand Paris Express : un métro léger plutôt que pas de métro du tout ?

Le Premier ministre doit rendre, dans deux ou trois semaines, des arbitrages sur le réseau de métro du Grand Paris Express, et c'est peu dire que les élus des territoires concernés déploient toute leur énergie pour obtenir le tronçon qui les concerne. La publication du rapport Auzannet en décembre, qui disait crûment que le projet coûterait 50% plus cher qu'annoncé et qu'il allait falloir faire des choix, a provoqué un psychodrame. Partout, les élus ont défendu, à juste titre d'ailleurs, qu'ils avaient "vendu" ce projet à leurs habitants qui y plaçaient de l'espoir. Et qu'ils s'étaient engagés dans la négociation de contrats de développement territorial, tous centrés sur une gare du GPE, et caducs si elle ne se faisait pas.

Mais une fois le moment de colère digéré, le réalisme semble s'imposer. Et des élus de plus en plus nombreux commencent à envisager qu'il vaudrait mieux obtenir une version légère et moins chère du métro, que rien du tout. Dans son rapport, Auzannet notait en effet que les rames et les quais n'étaient pas tenus de mesurer 120 mètres de long partout (métro parisien : 75 mètres). Que l'on pouvait passer en surface plutôt qu'en souterrain dans certaines zones, en particulier dans celles où le trafic prévisible est moins élevé qu'en zone dense.

Les élus de Saclay ont les premiers validé cette solution. Et ils ont fait réfléchir certains autres. Ainsi, mardi, deux élus des Yvelines, François de Mazières, député-maire de Versailles (app. UMP) et Alain Schmitz, président (UMP) du conseil général, se sont-ils joints aux deux présidents des chambres de commerce de Versailles et de Paris, pour écrire à Jean-Marc Ayrault et lui préciser qu'ils se contenteraient d'un métro léger. Ils se disent "*conscients*" que la ligne verte qui traverse leur département "*ne saurait être une infrastructure lourde et enterrée*" qu'ils admettent "*bien trop coûteuse*".

D'autres devraient les suivre dans ce pragmatisme. Au nord-est de la région, Jean-Pierre Blazy, maire de Gonesse, reconnaissait la semaine dernière lors d'une conférence de presse des élus du Grand Roissy, que l'on pouvait faire à moins cher. "*Il est évident que passé Le Bourget vers le nord, il y aura un trafic moindre. Donc, on peut avoir des rames plus courtes, des quais moins longs. On peut aussi passer en grande partie en aérien.*" Bref, on peut discuter.

Sybille Vincendon Libération 1 février 2013

Le rapport Auzannet provoque l'hystérie des élus du Grand Roissy

La stupéfiante négociation entre Nicolas Sarkozy et Jean-Paul Huchon qui avait conduit début 2011 à inscrire dans la liste des gares du métro automatique du Grand Paris la gare en plein champ du Triangle de Gonesse exigée par Auchan n'en finit pas de produire ses retombées politico-médiatiques désastreuses.

Le rapport Auzannet ayant prôné la construction après 2030 de la ligne Le Bourget – Roissy du Grand Paris Express, un quarteron d'élus du Grand Roissy – emmené (entre deux visites guidées pour VIP de l'exposition Europa City d'Auchan) par le maire de Gonesse Jean-Pierre Blazy – pousse des cris d'orfraie pour cause de promesses étatiques (non financées) non tenues. En effet, cela condamnerait le projet d'Auchan qui ne pourrait pas mettre la main sur les 80 hectares de champs que lui avait fait miroiter Nicolas Sarkozy.

Il semblerait que pour ce chœur des vierges effarouchées la seule priorité du moment soit de trouver des occupations aux futures cohortes de chômeurs oisifs allant s'inscrire au Pôle emploi : descente tout schuss de la piste de ski indoor du centre commercial Europa City, partie de golf à Roissy, match de handball au Dôme de Sarcelles, concert à l'Aréna du Tremblay-en-France, séance de ciné à Aéroville, etc.

Rien de tel pour s'assurer une réélection aux municipales de 2014, même si le même programme électoral n'a pas permis à Nicolas Sarkozy de se faire réélire. Monsieur Blazy a bien retenu ses cours d'histoire antique, où les sénateurs et l'empereur apaisaient la population de Rome avec du pain et des jeux.

Le rapport Auzannet ne sauve pas le Triangle de Gonesse

Mais la solution envisagée par le rapport Auzannet pour cause de chiffrage trompeur du coût du Grand Paris par le gouvernement précédent n'offre qu'un court répit aux fertiles terres agricoles millénaires du Triangle de Gonesse et n'est donc pas la panacée. Pour le Collectif pour le Triangle de Gonesse, il faut renoncer à construire une gare sur le Triangle de Gonesse et reconnaître l'ineptie des dangereux projets d'urbanisme mis en avant par le maire de Gonesse et l'EPA Plaine de France :

-D'une part, s'inspirant directement du scénario catastrophe se déroulant actuellement en Grande-Bretagne, le gigantesque centre commercial et de loisirs Europa City d'Auchan qui achèverait de transformer en friches commerciales les centres-villes environnant et accentuerait le pouvoir de sociétés foncières déjà surpuissantes ;

-D'autre part, un quartier de bureaux avec la vue sur Paris pour seul slogan publicitaire et réservé à la « creative class » chère au cabinet Güller & Güller mais qu'il faudrait attirer de toute l'Île-de-France au moyen d'infrastructures de transport ruineuses et vite saturées.

Appel à la mobilisation le 9 février 2013 à Gonesse

Aujourd'hui les deux groupes du Front de Gauche du conseil régional et le groupe EELV ont pris position contre ce projet. Le groupe PS avec Jean-Paul Huchon est dubitatif.

Alors que s'agite le député-maire de Gonesse Jean Pierre Blazy avec le soutien des maires PS et UMP voisins, le gouvernement doit annoncer mi-février 2013 le calendrier de réalisation du Grand Paris Express.

Pour les militants locaux il est urgent d'attendre et de faire repousser après 2030 l'éventuelle réalisation de cette branche.

Nous organisons, avec la participation des élus des trois groupes politiques, une nouvelle initiative le 9 février 2013 à 10h00 à Gonesse, pour faire contrepoids à l'agitation du député-maire de Gonesse.

Contact presse : Bernard Loup 01 39 35 00 50 – www.cptg.fr – contact@cptg.fr

Le groupe PS à l'Assemblée présente à Ayrault sa vision du Grand Paris

01.02.2013

(AFP) - Le groupe socialiste à l'Assemblée nationale a remis ses "préconisations" sur le projet de métro automatique Grand Paris Express à Jean-Marc Ayrault, qui doit rendre mi-février ses arbitrages, a-t-on appris vendredi.

Ce courrier de quatre pages, remis jeudi après-midi à Matignon, "a été amendé lors de travaux, il fait maintenant consensus dans le groupe", a déclaré à l'AFP Alexis Bachelay, député des Hauts-de-Seine et co-rapporteur de la mission de suivi de la loi sur le Grand Paris, qui l'a signé avec Bruno Le Roux, président du groupe et député de Seine-Saint-Denis.

Environ 35 parlementaires ont participé aux travaux, "presque tous les Franciliens" du groupe, selon M. Bachelay, pour aboutir à cette "contribution". "Nous souhaitons que ces préconisations vous conduisent à des arbitrages favorables en dépit des contraintes budgétaires qui pèsent sur le gouvernement", écrivent-ils. D'abord, le groupe PS considère comme "primordial de réaliser la globalité du schéma" prévu pour le Grand Paris Express. "Il ne faut pas toucher à la cohérence du schéma qui vise à soulager le réseau existant et à proposer des liaisons banlieue à banlieue pour les désenclaver", a souligné M. Bachelay. Les députés font donc des "propositions" pour une "programmation continue des travaux dès 2014, jusqu'à la réalisation de l'ensemble des lignes à l'horizon 2030". Pour tenir les délais, ils préconisent aussi "d'adapter le dimensionnement" de la future infrastructure "aux besoins réels" des différents territoires, autrement dit de ne pas faire du métro souterrain partout. "L'objectif est de livrer le nouveau réseau entre 2025 et 2030", a insisté M. Bachelay, "avoir laissé croire qu'en 2020 les gens auraient leur gare n'est pas raisonnable, c'est de la vente de rêve et nous, nous voulons réaliser un projet". Sans se prononcer sur l'ordre des travaux - point le plus délicat - , il semble raisonnable, vu l'état de saturation du réseau existant, de réaliser ce qui va soulager l'existant avant d'amener dans le réseau de nouveaux voyageurs. Cela n'empêcherait pas d'entamer parallèlement les travaux, en métro léger, de pôles économiques (Saclay, Orly, Roissy).

En pleine rigueur budgétaire, le groupe PS estime nécessaire de "faire évoluer le modèle économique de la Société du Grand Paris (SGP) et d'assurer son financement dans la durée". Cela passerait par le déplafonnement de la taxe sur les bureaux - principale ressource actuelle de la SGP et la plus dynamique - par un allongement de la durée d'amortissement des prêts, actuellement limitée à 35 ans, et la création "si nécessaire" de recettes complémentaires", comme le préconisaient les rapports Carrez (UMP) de 2009 et Lepetit (PS)-Albarello (UMP) de 2011.