

RESEAU FERRE DE FRANCE
PREPARATION DU DEBAT PUBLIC SUR
PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST – EOLE

6 octobre 2010
Alerte médias quotidienne

Sommaire

ARTICLES LIES AU PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST - EOLE	3
Le débat sur le prolongement du RER E commence, Le Parisien, 6 octobre 2010.....	3
Le RER E s'attaque à La Défense et à Mantes, 20 minutes, 6 octobre 2010.....	4
RER C, RER E., Blog d'Oscar, 6 octobre 2010	5
La Boucle oubliée par le RER E ?, Le Courrier des Yvelines, 6 octobre 2010	6
RER E à l'Ouest: Poissy pourrait avoir bien des surprises..., Blog Cœur de Poissy, 6 octobre 2010.....	8
Prolonger le RER E de Saint-Lazare à Mantes la Jolie avec un arrêt à Porte Maillot, Blog de Laure Candlot, 5 octobre 2010	11
En 2020, le RER E reliera Mantes-la-Jolie à Villiers sur Marne, Tournan et Chelles-Gournay..., adiv-environnement.com, 5 octobre 2010	12
Arc express, « colonne vertébrale du Plan de mobilisation », La voix de Paris, 5 octobre 2010.....	13
ARTICLES LIES AU CONTEXTE DU PROJET	14
Cantoniales 2011 : Frédéric Bernard se remet en selle, MediaSeine, 6 octobre 2010	14
La guerre des droites continue à Neuilly-sur-Seine, le nouvelobs.com, 5 octobre 2010	16
Intercommunalité Puteaux-Courbevoie : un projet qui ne construit rien, Blog de Sylvie Cancelloni, 5 octobre 2010	17

Articles liés au projet de prolongement du RER E à l'Ouest - EOLE

Le débat sur le prolongement du RER E commence, Le Parisien, 6 octobre 2010

TRANSPORTS

Le débat sur le prolongement du RER E commence

C'est un projet qui concerne près d'un million et demi d'habitants. Le débat public sur le prolongement du RER E, de Saint-Lazare jusqu'à La Défense, puis jusqu'à Mantes-la-Jolie, commencera demain soir à Paris. Les trois tracés à l'étude seront présentés en présence d'élus.
Réunion demain soir à 19 heures au cinéma Max-Linder, 24, boulevard Poissonnière (IX^e).

Transports Le débat sur le prolongement de la ligne à l'ouest démarre demain

Le RER E part à la conquête de l'ouest francilien. Demain se tiendra la première réunion du débat public sur le prolongement d'Eole. Etat, syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), départements, tout le monde s'accorde à dire que le rallongement de la ligne d'Haussmann, son terminus actuel, jusqu'à Mantes-la-Jolie, est nécessaire. Objectif principal : décharger le RER A, de 10 à 15 %, selon le Stif, en offrant une alternative pour aller travailler à la Défense.

Des conséquences multiples

Autres bénéfices attendus : désaturer la station Châtelet-Les-Halles, libérer de la capacité à Saint-Lazare pour y renforcer la desserte du quartier des Batignolles (17e), permettre le doublement de la desserte de Cergy-Pontoise (Val-d'Oise) par le RER A (qui n'irait plus jusqu'à Poissy, désormais desservi par Eole) et bien sûr désenclaver le Mantois (Yvelines). Aujourd'hui, il faut 55 minutes entre Mantes-la-Jolie et Paris. Avec le E, 35 minutes suffiront. Il apparaît acquis que les trains ouest-est seront terminus à la future station Evangile (18e) et que ceux est-ouest s'arrêteront à la Défense afin qu'ils n'aient pas des parcours trop longs. Ce qui accentue les risques d'exploitation. Reste à définir le tracé entre Paris et La Défense. Le plus court ne permet pas de correspondance mais coûte moins cher (900 millions d'euros). Le plus long coûte plus cher (1,3 milliard) et permet une correspondance avec le RER C et le futur métro du Grand Paris à la porte de Clichy. L'intermédiaire a la faveur du Stif mais pas de la SNCF. Mise en service prévue en 2020.

Aujourd'hui deux informations d'importance inégale, mais qui mérite qu'on s'y attarde...

Tout d'abord **le RER C**

Les nouvelles rames « Z2N » affectées sur cette ligne seront autorisées à rouler plus vite entre les stations Invalides et Boulevard Victor (60 km/h) contre 40 km/h actuellement.

Le gain de temps de trajet espéré se situe entre 25 et 45 secondes sur cette portion. Le « Z2N » est un train mi — long (trop long pour un train court ; trop court pour un train long). Je le précise, car sur les quais (très long) de la ligne C, le positionnement des voyageurs est important pour réduire le temps de montée et de descente dans les rames... Certes le gain de temps est faible, si le train stationne trop longtemps, le bénéfice d'une vitesse supérieure sera nul.

Ces nouvelles rames sont réfrigérées, et bénéficient d'un freinage renforcé (heureusement). Le démarrage des travaux est prévu en décembre 2011 pour une mise en service fin 2013. Le coût des travaux nécessaire est estimé à 7 millions d'euros, dont 4,9 millions à la charge de la région.

Le RER E

Le débat sur le **prolongement de la ligne RER E** vers l'ouest s'ouvre le jeudi 7 octobre à 19 h une réunion publique au cinéma Max Linder (24 boulevard Poissonnière 75009 Paris)

L'enjeu du débat reste important, à savoir si des stations seront ouvertes entre St Lazare (le terminus actuel) et la Défense.

La nouvelle portion de ligne E desservira — t'elle le quartier de Batignolles ? Où la porte Maillot ? (Les deux ?)...

Ce débat devrait éclaircir les options possibles...

Pour l'instant, il n'est pas prévu d'arrêt dans le secteur de la Boucle (Sartrouville, Maisons-Laffitte, Houilles...) pour Eole, le prolongement du RER E vers l'ouest francilien qui doit voir le jour en 2020. Certains y voient là « un retour en arrière dans la desserte ». Ils auront la parole ce 21 octobre lors d'un débat public sur le sujet.

Au Cadeb (Collectif d'associations de défense de l'environnement dans la boucle de Montesson), les inquiétudes naissent quant au passage d'Eole dans la région. « *Il ne marquera pas l'arrêt entre Nanterre et Poissy. Cela va augmenter les correspondances et le temps de trajet pour ceux qui veulent aller dans la région de Mantes-la-Jolie* », explique Jean-Paul Mayant, adhérent du collectif. Auparavant, pour se rendre dans la région mantaise, les habitants de la Boucle pour la plupart se rendaient en gare de Houilles pour prendre la ligne J du Transilien venant de Paris Saint-Lazare. Eole ne s'arrêtera pas à Houilles, la ligne J sera supprimée, ils devront donc se rendre à Poissy pour rejoindre Mantes-la-Jolie.

Les élus aussi semblent concernés par la question. Pierre Fond (UMP), le maire, a déjà pris position sur le sujet. Il a écrit au conseil régional (dont dépend le Syndicat des transports d'Île-de-France : le Stif) pour demander un arrêt dans le secteur de la Boucle. Il estime qu'il y a « *un bassin de population important* » à desservir et signale que la gare de Sartrouville accueille 20 000 voyageurs par jour. En outre, il ajoute que la Tangentielle Nord et le RER E combinés créerait un « *maillage* » dans le réseau. C'est pourquoi il affirme qu'il y a un « *véritable intérêt* » à ce qu' Eole s'arrête dans sa commune.



Pour ces membres du Cadeb, qui compte 2 000 adhérents, la gare de Sartrouville serait l'endroit idéal pour qu'Eole s'arrête dans la Boucle.

Désengorger la ligne A

Jean-Claude Parisot, secrétaire général du Cadeb, rejoint l'édile Sartrouillois sur cette idée de « *maillage* » et indique : « *C'est incompréhensible et contradictoire avec le discours de la SNCF sur les correspondances que doit assurer la Tangentielle.* » Il pense lui aussi qu'un arrêt à Sartrouville est « *nécessaire* ».

Le secrétaire général espère tout de même que le passage d'Eole « *améliorera les conditions sur la ligne A* ». C'est en tout cas la vocation affichée par Réseaux ferrés de France (RFF) et le Stif pour ce projet. Dans leur rapport de présentation du débat public il est signifié que « *le prolongement du RER E vers l'ouest vise à délester le A* ».

Enfin, autre point sur lequel le Cadeb semble inquiet, c'est le bruit que va générer ce passage de trains supplémentaires (douze RER E par heures en moyenne aux heures de pointe N.D.L.R.). Pour eux, le pont de chemin de fer reliant Sartrouville à Maisons-Laffitte est particulièrement « *bruyant* ». Pour l'instant du côté de la SNCF, aucun plan d'action n'a été mis en œuvre à ce niveau. Patrick Stouls, autres adhérents du collectif s'étonne « *qu'avec la mise en place de nouveau matériel on ne s'occupe pas du bruit.* »

« Recul de service »

Un débat public se tiendra donc au Triplex de Houilles, le 21 octobre, à 19 heures. Il sera animé par la Commission particulière du débat public (CPDP). Des représentants du

Cadeb y sera présent. Jean-Claude Parisot espère ainsi « *savoir pourquoi rien n'est proposé aux habitants de la Boucle* ». Enfin, les trois membres du collectif déplorent un « *recul dans le service* » car « *une ville de moins sera desservie (Houilles N.D.L.R.)* », par les trains en direction de l'ouest francilien. Toutefois, ils sont conscients du fait que « *pour des raisons de rapidité* », Eole « *ne peut pas être omnibus* » de Paris/Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie.

RER E à l'Ouest: Poissy pourrait avoir bien des surprises..., Blog Cœur de Poissy, 6 octobre 2010

Cœur de Poissy est favorable au développement des solutions de transport collectif. Solutions ferroviaires et bus, urbains ou sur autoroutes, reçoivent pleinement notre soutien. Cœur de Poissy accueille donc favorablement un débat public sur le projet RER E à l'Ouest. Mais débattre est une chose, réaliser en est une autre.

Nous regrettons vivement de ne pas voir se concrétiser plus rapidement le projet Tangentielle Ouest. On ouvre un nouveau dossier sans terminer le précédent. La concertation est terminée pour la partie sud, où en est-on pour la partie nord, et notamment à Poissy ? Pour quand le premier coup de pioche ?

Le Projet RER E à La Défense est avant tout un projet parisien, destiné à mieux relier ce pôle d'activité à la gare du Nord à Roissy et à la banlieue Est, en déchargeant la ligne A du RER

Une meilleure liaison vers la Défense est aussi attendue dans les communes du Val de Seine de Poissy à Mantes.

Répondre à ces attentes diverses par un projet unique peut sembler pertinent.

A Poissy, la liaison vers La Défense, par 6 RER A en pointe n'a jamais fait l'objet de critiques fortes. Par ailleurs, les 3 trains sans arrêt tracés vers Paris St Lazare en 18 minutes sont très appréciés.

Mais les usagers savent que ces trois derniers trains, qui viennent des Mureaux ou de Mantes, sont sujets à des irrégularités horaires voire à des suppressions liées à la charge de l'axe Poissy Mantes et à divers incidents souvent en rapport avec la malveillance ou l'imprudence. Le RER A est alors une assurance.

Le projet pour Poissy est alléchant, mais notre association le considère avec prudence :

1/ Augmentation des fréquences en pointe entre Poissy et Mantes

Le schéma proposé comporte en pointe 18 trains en mélange, RER, Intercités et TER par heure. Certains sont à arrêts multiples, d'autres roulent à 160 km/h. en heure creuse circulent des trains de Fret.

Ce mélange des genres n'est pas propice à un écoulement optimal du trafic.

Il sera très difficile d'exploiter sans incidents cette section

Paris Mantes comporte encore des sections à deux voies seulement très sensibles aux incidents, notamment la section Poissy-Vernouillet

Pour sécuriser ce schéma, un investissement en infrastructures, création de troisième ou quatrième voies, était indispensable. Il ne sera pas effectué. Un projet de création de deux voies nouvelles à travers la boucle de Chanteloup a été abandonné. Il répondait aux besoins du RER E aux perspectives d'aménagement de la Boucle.

Si la ligne TGV Normandie ne se réalise pas – ni même une liaison plus directe de Paris à Mantes, la pression sur la ligne classique pour y développer les dessertes Intercités ne cessera pas au détriment du RER E.

Outre des RER E, l'arrêt de certains TER normands à Poissy est prévu.

Rappelons que les trains en provenance de Mantes ne peuvent être reçus à Poissy que sur une seule voie, tandis que ceux en direction de Mantes peuvent être reçus sur deux voies encadrant un même quai. Ces deux voies offrent beaucoup plus de souplesse en alternant les arrivées sans attendre qu'une rame quitte le quai pour en recevoir une autre.

Cette souplesse ne sera pas symétrique pour les deux sens de circulation.

2/ La desserte RER A de Poissy serait maintenue

Etrangement, la première version retenue par le STIF en décembre 2009 ne prévoyait pas ce maintien.

Elle prévoyait la suppression du RER A et la création d'un omnibus en direction de Paris St Lazare via Nanterre Université. Ceci aurait constitué un retour en arrière de plus de 20 ans. Pourtant, nous pensons que c'est bien ce qui se produira. La coexistence des lignes A et E entre Poissy et La Défense ne serait pas rationnelle.

Mais surtout, le maintien de la branche Poissy du RER A ne permettrait pas d'alléger le tronçon centre du RER A en nombre de trains. Le projet présenté aboutit à un faible allègement de 15% en nombre de voyageurs du tronçon central, mais pas en nombre de trains.

Or c'est la haute fréquence de succession des trains qui pose problème entre La Défense et Vincennes. Les temps de stationnement en station dépendent certes du volume des flux de voyageurs, mais ce paramètre n'est pas décisif.

Nous sommes très perplexes sur le maintien du RER A à Poissy.

3/ De nouvelles liaisons de Poissy vers Paris-Nord et ses TGV, Roissy et la banlieue Est

Ces nouvelles liaisons coûteront beaucoup à Poissy

La précarité du maintien de la desserte par le RER A nous fait craindre en contrepartie la perte de l'accès au cœur de Paris – Les Halles, Gare de Lyon TGV, Marne La Vallée Les liaisons rapides vers la gare St Lazare dans des trains comportant suffisamment de places assises, seront à coup sûr perdues.

La station Hausmann St Lazare du RER E, c'est le fond d'un puits, et des correspondances très malcommodes avec le métro urbain et le réseau de bus.

4/ Un nouveau matériel roulant

Le matériel actuellement utilisé sur le RER E dénommé Z 22500 est cousin des rames à deux niveaux du RER A.

Notons qu'il ne s'agit nullement du matériel « bleu blanc rouge » présenté à tort sur le site du débat public. Ce dernier n'a jamais circulé sur le RER E. Heureusement, car dans sa version d'origine, c'est une véritable bétailière

Le matériel à deux niveaux des RER A et E n'est guère plus satisfaisant et ne présente pas les qualités de confort des rames « Transilien » à deux niveaux pourtant plus anciennes, mais rénovées, utilisées entre Paris et Mantes

La clim ne fait pas tout. Des espaces peu rassurants cloisonnés par des escaliers, les sièges inconfortables, la crasse, ne font guère envie.

5/ Des travaux dans le quartier de la Gare

S'il ne prévoit pas d'investissement de capacité lourd, le projet RER E à l'Ouest comporte quelques travaux d'aménagement des infrastructures à Poissy

***Suppression du tronçon de voie unique du RER A au droit des usines Peugeot – et oui, il y avait là une curiosité ferroviaire peu connue, un tronçon de RER à voie unique...-

***Allongement côté Mantes de la voie 2 bis, pour en améliorer la vitesse d'accès et réduire les effets du ralentissement sur les trains suivants. – il s'agit de la voie à quai qui reçoit les trains en provenance de Mantes. Nous sommes ici en zone très urbanisée, et il conviendra d'être vigilant.

6/ Des relations améliorées en Val de Seine

L'amélioration des fréquences et l'existence de trains semi-directs entre Vernon Mantes Les Mureaux Poissy et Paris est une amélioration incontestable pour les déplacements entre sites du Val de Seine. Si le projet fonctionne convenablement. Aujourd'hui, aller en heure de pointe de Mantes à Poissy nécessite un changement et beaucoup trop de temps.

Pour autant, on ne crée rien pour relier le nord et le sud de la Seine. Aller de Poissy à Cergy de Poissy à Meulan ou de Poissy à Argenteuil par le train restera compliqué et long.

Synthèse

Des propositions intéressantes cachent des inconvénients graves pour les pisciacais.

L'absence des investissements lourds de capacité qui devraient accompagner le projet, rend ce dernier très vulnérable aux incidents et à la surcharge de l'itinéraire utilisé.

Les pisciacais attendent un matériel roulant de bon confort. Et un service fiable

Prolonger le RER E de Saint-Lazare à Mantes la Jolie avec un arrêt à Porte Maillot, Blog de Laure Candlot, 5 octobre 2010

A l'occasion de l'ouverture du débat public sur **le prolongement du RER E vers Mantes-la-Jolie**, jeudi 7 octobre, Brigitte Kuster, maire du 17e, rappellera son souhait que soit réalisé un arrêt Porte Maillot conformément, d'ailleurs, aux interventions qu'elle a déjà faites en ce sens au Conseil du 17e arrondissement et au Conseil de Paris.

En effet, cet arrêt permettrait :

- De désaturer le RER A et la ligne 1 entre Porte Maillot et la Défense (la Porte Maillot est un pôle d'échanges en transports en commun emprunté par 7,5 millions de voyageurs par an),
- De multiplier les liaisons directes susceptibles d'accueillir un flux fourni de voyageurs en favorisant l'intermodalité avec le RER C,
- De dynamiser le Palais des Congrès qui accueille chaque année 700 000 visiteurs,
- D'améliorer la desserte en transports dans le cadre de la requalification de l'avenue de la Grande Armée et de l'axe Etoile – La Défense.

Autant d'éléments qui plaident indéniablement en faveur d'un arrêt Porte Maillot qui participerait à la valorisation de ce nœud de transports essentiel pour le développement de l'ouest parisien et de la proche couronne.

En 2020, le RER E reliera Mantes-la-Jolie à Villiers sur Marne, Tournan et Chelles-Gournay....., adiv-environnement.com, 5 octobre 2010

Le prolongement du RER-E va « impacter » notre vie de « Transiliens ».

Le prolongement vers l'ouest du RER-E de « Haussmann St-Lazare » à « Mantes-la-Jolie via La Défense » est prévu pour remplacer, en 2020, notre actuel transilien Mantes-la Jolie à Paris St-Lazare.

C'est un projet énorme dépassant les seuls intérêts des communes constituant le territoire de l'OIN Seine-Aval :

- La durée des travaux préparatoires d'aménagements nécessaires sur la ligne Poissy-Mantes-la-Jolie est estimée à 10 ans.
- Son coût est estimé à 3 milliards d'euros.
- Son impact sur notre vie de tous les jours sera très important, dès le lancement des travaux.
- Il est à craindre que nous ne pourrions plus nous rendre directement de Verneuil à la gare St Lazare sans passer par la Défense (trajet plus long ?)

Un Débat Public vous est proposé:

La CPDP (Commission Particulière du Débat Public pour ce projet) a lancé un grand débat public sur ce projet. Le débat aura lieu entre le 1^{er} octobre et le 19 décembre 2010.

Contribution de l'ADIV

Le statut de l'ADIV lui a permis d'obtenir de la Commission avant l'ouverture du débat des informations détaillées. L'ADIV a saisi l'occasion qui lui était offerte pour rédiger un **cahier d'acteur auquel la CPDP apportera publicité et réponses.**

Pour lire le « cahier d'acteur » adressé par l'ADIV à la commission: [Cliquez ici.](#)

Soyez acteurs de votre avenir !

Informez-vous sur le site du débat public: <http://www.debatpublic-rer-e.org/>

Participez aux réunions prévues dans notre région :

- A Poissy le mardi 19 octobre à 19h.
- Aux Mureaux le mardi 30 novembre à 19h.

Ou demandez, par mail aux représentants de l'ADIV : « adiv7848@aliceadsl.fr » qui seront présents à ces réunions de poser vos questions. La CPDP a l'obligation d'apporter des réponses à toutes les questions posées et de les communiquer sur son site.

Le 30 septembre, Jean-Paul Huchon, entouré des présidents de six départements franciliens, a rappelé la nécessité et l'ambition du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France.

Le 30 septembre, avant l'ouverture des débats publics sur les projets de transports Arc express et Grand Paris, Jean-Paul Huchon, entouré d'Annick Lepetit, députée, adjointe au maire de Paris en charge des transports, et des présidents de conseils généraux Vincent Eblé (77), Michel Berson (91), Claude Bartolone(93), Christian Favier (94) et Didier Arnal (95), a rappelé l'ambition et les grands axes du Plan de mobilisation pour les transports.

Ce Plan, qui engage la Région, les départements de Seine-et-Marne, de Paris, de l'Essonne, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, du Val d'Oise et des Hauts-de-Seine, le Stif et l'État, incarne « le droit à la mobilité en Île-de-France » a déclaré Jean-Paul Huchon avant de rappeler que, sur les 18 milliards nécessaires à sa réalisation, plus de 12 étaient déjà mobilisés.

Le Plan de mobilisation a pour objectif de réaliser d'ici 2020 tous les projets indispensables à l'amélioration des conditions de transports ainsi qu'au développement des transports franciliens. Il propose une réponse aux urgences à court terme (modernisation du RER, désaturation de la ligne 13 notamment), et aux besoins des Franciliens à moyen et long termes (Arc Express, prolongement du RER E, tangentielle Ouest...).

Les 61 projets couverts par le Plan de mobilisation ont pour la première fois tous été représentés sur une carte (en téléchargement ci-dessous). Elle permet de « visualiser la révolution que représente ce maillage, la desserte fine des territoires et les interconnexions au réseau actuel » a commenté le Président de la Région. La carte permet également d'appréhender les gains de parcours entre les différents bassins d'emplois, et « au-delà d'une (schématisation), traduit nos choix d'aménagement du territoire » a-t-il précisé. Cette carte illustre aussi la place structurante d'Arc express dans cette nouvelle offre de transports. C'est un peu la « colonne vertébrale du Plan de mobilisation » a poursuivi le Président, « pour une desserte fine du territoire, avec tous les modes de transports »

Les options validées par les Franciliens lors du débat public pourront être intégrées dans le Plan de mobilisation et « pourquoi pas des éléments du Grand 8 (NDRL : Grand Paris) que les Franciliens auront trouvé pertinents » a annoncé Jean-Paul Huchon. Avant de prévenir : « à condition que les sources de financements soient mises en place par l'État, que les compétences des uns et des autres soient respectées, et que le phasage du Grand 8 soit cohérent avec celui du Plan de mobilisation ».

Articles liés au contexte du projet

Cantoniales 2011 : Frédéric Bernard se remet en selle, MediaSeine, 6 octobre 2010

Après 2004, Frédéric Bernard, maire de Poissy, est une nouvelle fois désigné comme le candidat socialiste à la cantonale de Poissy-Sud.



Après Karl Olive pour l'UMP et Michel Dupart pour le Nouveau Centre, le maire de Poissy, Frédéric Bernard, complète pour le PS la liste des candidats à l'élection cantonale de Poissy-Sud de mars 2011.

Ticket Bernard/Dupont

« Si le parti m'appelle, j'irai. J'aime être en campagne, c'est un exercice que j'apprécie. Sur le territoire de Poissy-Sud, les habitants n'ont pas conscience de ce qui va leur arriver dans les prochaines années et si je suis désigné candidat, je ferai en sorte de les aider à en prendre conscience au maximum » voilà ce que nous déclarait Frédéric Bernard, une semaine avant les désignations par son parti des candidatures aux cantonales des Yvelines.

L'ancien candidat à la législative partielle de la 12e circonscription d'octobre 2009 va pouvoir mettre en pratique ses propos puisque, jeudi 30 septembre 2010, la fédération socialiste des Yvelines, présidée par Estelle Rodes, l'a officiellement désigné comme candidat dans le canton de Poissy-Sud. Il sera suppléé par Frédérique Dupont, conseillère municipale d'opposition à Orgeval.

Esnol et Chateau

Pour le canton de Conflans Sainte-Honorine, Philippe Esnol, conseiller général sortant tentera la passe de trois. Il sera suppléé par sa directrice de cabinet, Fanny Ervera.

A Andrésy, Michèle Chateau essaiera de ravir le siège à Hugues Ribault. Son suppléant n'est autre que l'ancien maire d'Andrésy et ancien adversaire d'Hugues Ribault en 2004 : Jean-

François Thil.

Le PRG en solo

La liste des candidats PS n'est toutefois pas définitive, des négociations avec le Parti Communiste et Europe Ecologie ayant cours. En revanche, le Parti Radical de Gauche (PRG) devrait désigner ses propres candidats sur les cantons d'Andrézy, de Poissy-Sud, de Conflans, de Plaisir- Les Clayes, de Montesson et de Montfort l'Amaury.

Le maire Jean-Christophe Fromantin se présente aux élections cantonales, contre la sortante UMP.



Jean-Christophe Fromantin sera candidat dans le canton de Neuilly-Nord. Il veut aussi se présenter aux législatives.

Le maire de **Neuilly-sur-Seine**, **Jean-Christophe Fromantin**, a annoncé mardi 5 octobre qu'il sera candidat contre l'UMP aux **élections cantonales de mars 2011**. L'élus divers-droite confirme une information du journal *Le Parisien*.

Le fief de Nicolas Sarkozy -maire de 1983 à 2002- pourrait donc vivre un nouveau psychodrame, comme lors des dernières élections municipales, en 2008 : la candidature de Jean-Christophe Fromantin avait affaibli **David Martinon**, porte-parole de l'Elysée et candidat officiel de l'UMP. David Martinon avait ensuite été victime d'un "putsch" mené par **Jean Sarkozy**, **Marie-Cécile Ménard** et **Arnaud Teullé**.

Pour les cantonales, Jean-Christophe Fromantin sera candidat dans le canton de Neuilly-Nord, où est actuellement élue l'UMP Marie-Cécile Ménard. Le siège de Jean Sarkozy, dans le canton de Neuilly-Sud, n'est pas renouvelable en 2011.

Négociations

Jean-Christophe Fromantin explique qu'il a décidé de concourir après l'échec des discussions avec le parti présidentiel. "Le secrétaire départemental de l'UMP, Philippe Pémezec, m'avait proposé d'être candidat divers droite et que Marie-Cécile Ménard soit ma suppléante (aux cantonales). Mais cette proposition, que j'avais accepté par souci d'apaisement, n'a pas été suivie d'effet", affirme-t-il. Selon *Le Parisien*, Jean-Christophe Fromantin "a, pour la deuxième fois, refusé de prendre sa carte du parti majoritaire".

Il estime aussi n'avoir "pas trouvé dans l'attitude des deux conseillers généraux (de sa ville, Marie-Cécile Ménard et Jean Sarkozy) un soutien des projets" qu'il porte, et voit dans cette élection "un test de (sa) popularité", trois ans après son élection à la mairie.

Jean-Christophe Fromantin précise qu'il sera aussi candidat aux **législatives de 2012**. Il affronterait alors la maire de Puteaux, **Joëlle Ceccaldi-Raynaud**, et se heurterait à une autre dynastie des Hauts-de-Seine. Présidente du Conseil d'administration de l'Epad, l'organisme qui gère La Defense (la présidence lui est échue après le renoncement de Jean Sarkozy), Joëlle Ceccaldi-Raynaud est la fille de Charles Ceccaldi-Raynaud, à qui elle a succédé à la tête de la ville de Puteaux. Elle est l'ancienne suppléante de Nicolas Sarkozy.



L'avenir des communes passe aujourd'hui par la question centrale de l'aménagement du territoire. A Puteaux, comme ailleurs.

- **En raison du Grand Paris**, dans lequel La Défense occupe une place de choix. Un 1er pas décisif est franchi avec le lancement des Débats Publics sur les projets de transport franciliens : Eole de La Défense vers Mantes, Arc Express de La Défense vers le sud et le Super métro de la société du Grand Paris de La Défense vers le Nord en passant par Bécon pour rejoindre Saint-Denis-Pleyel. Cette perspective, qui va modeler rapidement et complètement notre territoire, rend cruciale une nouvelle approche du développement urbain, notamment dans son tryptique fondateur : celui du transport, du logement et de l'emploi.

- En raison des coups de boutoir qu'on peut attendre de la **réforme fiscale des collectivités territoriales**. Si nul ne sait encore aujourd'hui quelle sauce sera servie, il apparaît certain à tous que le plat sera difficile à avaler. Si des communes comme la nôtre semblent s'en sortir mieux que d'autres au premier regard, c'est probablement pour être mieux mangées ensuite par l'immense aspirateur que sera la taxe future de « péréquation » : dans un contexte de marée basse des ressources, le pourcentage qui sera prélevé sur les communes qui s'en tirent mieux pour aider celles qui vont moins bien... Les communes ne seront pas seules touchées : départements et régions vont, dans cette période à venir de vache maigre, se recentrer stricto sensu sur leur « métier » et interrompre de nombreux financements qui coulaient de source jusque là.

- En raison enfin de l'obligation faite aux communes de se regrouper dans **des intercommunalités à l'horizon de 2014** (communautés d'agglomération, communautés de communes et toutes autres formules).

Les élus MoDem des communes de La Défense, dont celle de Puteaux, alertent leurs maires depuis longtemps sur la nécessité d'anticiper ces évolutions et d'élaborer un projet commun afin de définir une vraie vision de territoire.

Les dysfonctionnements de l'EPAD (bientôt EPADESA) sont aujourd'hui criants et affectent profondément les vies, l'avenir et les charges de nos communes. Aucun contrepoids politique sérieux n'existe et ce n'est pas la présidence de l'EPAD par le maire de Puteaux, mandat mené avec un zèle appliqué à ne pas déplaire, qui permet de l'espérer.

Au Conseil municipal du jeudi 30 septembre 2010, la ville de Puteaux s'ébroue enfin de son long sommeil... et accouche d'un pois chiche : l'intercommunalité Courbevoie-Puteaux.

L'UMP et le PS de Puteaux ont voté pour. Le MoDem s'est abstenu face à :

- une intercommunalité typiquement de circonstance, sans projet, associant 2 villes frileuses qui redoutent l'avenir et s'associent sans y croire.
- une intercommunalité sans complémentarité entre 2 villes ayant les mêmes faiblesses vis-à-vis de l'Etablissement public de La Défense et les mêmes difficultés financières à venir quand les règles du jeu seront changées.
- une intercommunalité qui ne construit rien, si ce n'est une attitude défensive vis-à-vis des autres villes de La Défense, qui travaille contre elles plutôt que de travailler avec elles !

Quel gâchis alors que la Présidente de l'EPAD est justement le maire de Puteaux et qu'une nouvelle intercommunalité offensive, nombreuse, conquérante, celle de la communauté d'agglomération du Mont Valérien, regroupant Nanterre, Suresnes et Rueil-Malmaison, se développe à grands pas.

Un Puteaux qui vient même de se retirer unilatéralement d'une amorce de dialogue menée par les villes de La Défense au sein d'un "Syndicat d'étude intercommunal des villes de La Défense".

Seul contre tous ? On pourrait croire que le maire de Puteaux s'est donné pour seul objectif d'empêcher que les villes de La Défense se parlent. A qui cela profite-t-il en dehors de l'EPADESA ? Totalemment autiste, exsangue financièrement, celle-ci poursuit tranquillement le développement technocratique de La Défense.

Le MoDem de La Défense continuera de promouvoir une intercommunalité choisie, basée sur un véritable projet commun. Une ambition et une vision qui permettront de développer harmonieusement l'emploi, le logement et les transports, et de redonner, ensemble et avec les habitants, une véritable identité à notre territoire.