



*L'aéroport Charles-de-Gaulle est au cœur du Pôle de Roissy*

**“i** l n'est pas question de créer ex nihilo un organe représentant un nouveau degré de supracommunalité, encore moins une nouvelle forme de collectivité locale, mais bien de définir un lieu de concertation et de choix d'actions permettant à l'aéroport de mieux valoriser le territoire alentour, et au territoire de mieux rentrer dans la logique du développement de l'aéroport”.

*(Extrait du rapport du sénateur Legrand au premier ministre)*

**A** notre connaissance, c'est, sinon une révolution, du moins une première juridique. Avec le vote de la loi Le Grand (du nom du Sénateur qui l'a proposée) c'est la première fois que des entreprises seront associées es qualités, à la gestion de fonds publics (si l'on excepte le cas des chambres consulaires et autres organismes professionnels)

L'Assemblée nationale a adopté définitivement le 10 février dernier, la loi portant création des communautés aéroportuaires. Cette loi met en place un nouveau type d'établissement public administratif (EPA), les “communautés aéroportuaires”, qui associeront les élus d'un côté, et les entreprises de l'autre, dans un système de “gouvernance” territoriale visant à

*Avec la loi institua*

## **Les entrepr “gouvernan**

améliorer les rapports entre les différents acteurs qui composent le territoire situé autour d'un grand aéroport, dans une optique de “développement durable”, comme on dit maintenant. Autrement dit, concilier développement économique et social et respect de l'environnement.

A l'Assemblée nationale, la loi a été votée par les groupes UMP et UDF, les socialistes s'abstenant au final (ils auraient voté pour si davantage de fonds avaient été dégagés immédiatement), les communistes votant contre.

Bénéfice.net revient, comme on vous l'avait promis, sur la genèse de ce texte qui, s'il est suivi d'effet, devrait donner au pôle de Roissy les moyens politiques, humains et financiers qui permettront de galvaniser le succès d'une région, à cheval sur quatre départements, qui s'était faite pour ainsi dire toute seule ; avec les avantages et les inconvénients de cet état de fait.

Nous nous réjouissons vivement du vote de cette loi qui, comme nous l'avons espéré et écrit souvent, va apporter officiellement au pôle de Roissy le consensus politique et social qui, de fait existait virtuellement.

**On va vous la jouer  
comme une pièce  
(comédie ? drame ?)  
en trois actes**

Prenez (vraiment) le temps de lire tout ça : vous comprendrez tout le schmilblic, facilement. Plus d'explications ? M'appeler au 01.48.60.69.88 ou email : eric.veillon@wanadoo.fr : pas de problème.

# nt une Communauté aéroportuaire ises participeront à la ce" du pôle de Roissy

## Acte I : Le pôle de Roissy au XX<sup>e</sup> siècle avant Le Grand

On en sait quelque chose, ici, le développement (pourant prévisible) de l'aéroport Charles-de-Gaulle, a fait naître des contradictions apparentes : développement économique fort, investissements publics et privés importants, créations d'emplois fulgurantes, enrichissement fiscal de certaines communes. Mais aussi : absence de "gouvernance" centrale au pôle, alors qu'on aurait pu prévoir, dès les années 60, un EPA, à l'image de ceux des villes nouvelles. Mais la perspicacité (réelle) des planificateurs de l'époque n'est pas allée jusque là. Le pôle de Roissy s'est donc fait par une juxtaposition d'initiatives diverses : l'Etat au travers d'ADP ou de l'AFTRP (Paris Nord 1, Paris Nord 2) et des gros investissements routiers, la Chambre de Commerce de Paris avec son parc d'expositions de Villepinte, certains départements (seul exemple, en fait, le tronçon A 104 Cergy-Roissy, financé par le Val d'Oise), certaines communes (zones d'activités, équipements divers), la région Ile-de-France, dans une moindre mesure, et tardivement. Et surtout, initiatives et investissements privés.

Résultat : une effervescence

économique formidable mais mal gouvernée :

- **des communes devenues ultra riches** parce que leur sont littéralement tombés du ciel des équipements et des entreprises, sans qu'elles n'y soient pour rien (ex : Roissy, Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Tremblay) et des communes pauvres qui supportent l'augmentation de la population. Il n'est qu'à comparer l'évolution des potentiels fiscaux par habitant et le train de vie, les investissements de ces communes à ceux de leurs pauvres voisins pour se convaincre du caractère injuste de l'absence de partage réel de cette manne fiscale. A côté des communes riches, les communes "pauvres" supportent l'urbanisation et la charge de populations nouvelles dues en grande partie à l'aéroport et à ses "satellites" (Paris Nord2 et les autres zones d'activité), mais sans recevoir les taxes locales monopolisées par la "bande des quatre". Et ce n'est pas le timide Fonds départemental de péréquation de la Taxe professionnelle, qui arrange les choses.

- **une urbanisation galopante**, à l'initiative des maires, qui n'a jamais pris en compte les contraintes de bruit, l'Etat lais-

sant faire. A la décharge des maires, et même de l'Etat, la demande de logement à proximité des emplois, bruit ou pas bruit, a toujours été forte de la part des habitants et des travailleurs (nouveaux venus) du pôle.

- **Une impréparation coupable** à l'emploi et à la formation, ce qui a contribué à frustrer les populations riveraines touchées par un chômage supérieur à la moyenne nationale. Jusqu'en 2000, pratiquement pas un établissement de formation lié aux emplois et aux métiers, émergents ou non, de la plate forme aéroportuaire de CDG. Ceux-ci sont passés de 38 360 en 1990 à plus de 75 000 en 2004. Les offres d'emplois, elles, passaient, d'avantage que les avions, au dessus de la tête des riverains. L'information au niveau des emplois et de la formation était inexistante, l'ANPE était en apnée, l'AFPA ignorait ce qu'était (et où était) le pôle de Roissy : nous l'avons bien démontré dans notre glorieux BN 4 (page 25/26)

- **Des transports publics complètement inadaptés** à l'importance du bassin d'emploi (malgré l'imagination louable, mais tardive et très coûteuse, d'Allobus), ce qui venait ajouter à la difficulté d'accès à la plate forme, que ce soit pour les populations du sud, ou, pire, de l'ouest du pôle, l'Etat (et la région) se hâtant lentement pour connecter le réseau RER au Val d'Oise.

- **Des rapports détestables entre l'autorité aéroportuaire et les riverains**: on se souvien-

dra de l'excellent rapport parlementaire du député J.P Blazy, maire de Gonesse, qui dénonçait, en 1999 : "Autour de l'aéroport de Paris, l'histoire des relations entre les citoyens et (ADP) a été marquée par une dégradation constante, née exclusivement de l'attitude du gestionnaire de la plate-forme, qui pendant de nombreuses années, opposa morgue et mépris aux demandes et inquiétudes des populations". On peut ajouter à cela une attitude hermétique sur l'information concernant les travaux et les achats d'ADP, ou encore une attitude "monopolistique" et brimante quand il s'agit du développement économique en dehors de la plate-forme. Ce que vient de démontrer avec éclat le récent arrêt de la Cour de cassation qui vient de condamner le trop fier établissement public et confirme, après des années de lutte des hôtels riverains de CDG en déclarant, que ADP "fausse le jeu de la concurrence sur le marché de l'hôtellerie et constitue un abus de position dominante"...

- **Une communication externe ou interne inexistante** (mis à part le Val d'Oise, qui, depuis longtemps se sert du pôle de Roissy pour valoriser l'attractivité de son territoire, avec le succès qu'on lui connaît) sur les atouts et la valorisation d'un pôle d'activité pourtant devenu, dans ces années, le premier ou le deuxième plus dynamique de France, sinon d'Europe. Même les chambres de commerce se contrefoutent de Roissy : aujourd'hui encore, il n'existe pas de représentation consulaire digne de ce nom sur le pôle (à



part peut-être la Centre de formation de la CCI du Val d'Oise à Gonesse)! Au MIPIM, grand salon mondial pour l'immobilier d'entreprise qui se tient chaque année à Cannes, le pôle de Roissy n'est pas représenté en tant que tel, malgré l'incontestable attractivité mondiale que représente la région aéroportuaire et ses opportunités foncières, rares en Europe. Quant à "Entre Voisins", la feuille d'ADP diffusée à des centaines de milliers d'exemplaires, c'est "la voix de son maître" et n'a aucune crédibilité, c'est normal.

- **Le tout arrosé d'une démagogie politique** de la part de nombreux partis politiques (à droite comme à gauche, mais plus à gauche) et élus, qui crachant dans la soupe pour certains, hurlaient contre ADP (pourtant générateur d'une manne fiscale pour eux), tout en continuant à délivrer à tour de bras des permis de construire, et allaient aux élections en chauffant le corps électoral à blanc sur le problème (relatif, on le sait) du bruit en disant : "votez pour moi, y'aura moins de bruit".

## En 1998, les choses commencent à bouger

La gauche est au pouvoir depuis 1997 : c'est une surprise et c'est dû plus au résultat des fines analyses des éminents stratèges de l'Élysée qui avaient préconisé la dissolution, qu'à autre chose. J.C Gayssot, dont le parti (PCF) avait hurlé contre les nouvelles pistes de Roissy,



Eric Veillon et J.C. Gayssot, alors ministre des transports

pourtant prévues depuis l'origine de l'aéroport devient ministre des transports, D. Voynet, opposante quasi hystérique au transport aérien (sauf quand elle part à La Réunion...), ministre de l'aménagement du territoire. On aurait pu s'attendre à la fin du développement de Roissy, à l'interruption des travaux des pistes en cours, puisque toute la nouvelle majorité, PS en tête, était contre. Et ben non. Sur ordre de Jospin, J.C Gayssot prend le dossier en main, organise une "table ronde" rassemblant toutes les "parties" : associations de riverains, milieux d'affaires, ADP, compagnies aériennes, etc. Je m'en souviens bien, j'en faisais partie au nom du Club des Entreprises qui venait d'être créé à Tremblay (je me souviens bien de la présence de Pierre Graff, actuel patron d'ADP, alors chef de la DGAC). Et Gayssot, avec son talent, il faut le dire, et son art de la sémantique (et de la dialectique ?),

emballe tout le monde, annonce in fine qu'il n'y aura pas deux pistes supplémentaires, mais 2 "doublets de pistes", autrement dit 4 = 2. Ca marche. Gayssot est sans complexe et souhaite "Capter le plus de trafic aérien possible" (voir BN n°3). Les "associations de riverains", chouchoutées, ravies d'être reçues dans les palais de la République, avalent la couleuvre avec autant de plaisir que beaucoup d'entre leurs dirigeants avaient roulé pour la gauche pendant la campagne des législatives. Ni Blazy, ni Nicole Bricq (77) nouveau député (PS), pourtant élus largement sur leur opposition aux pistes ne démissionnent (ils auraient pu le faire, quitte à se représenter dans la foulée, pour marquer leur vraie opposition aux pistes, mais ça...). Sont prévues des mesures d'accompagnement en faveur des riverains, notamment la création du GIP Emploi (voir plus bas).

## Fiscalité locale : un léger mieux

De leur côté, la ville de Roissy et son maire avaient créé, dès 1994, la Communauté de communes Roissy Porte de France, qui a permis à Roissy-en-France de partager ses revenus extraordinaires avec maintenant 14 communes voisines.

Le 3 décembre 1997, le sénateur Lachenaud, (Val d'Oise, ancien président du conseil général), est missionné par Bernard Pons (ancien ministre RPR des transports). Il s'appuie sur les rapports précédents (Douffiagues et Carrère) et les travaux de la "mission Roissy" et rend un rapport à J.C Gayssot (nouveau ministre PCF des transport) qui propose une meilleure répartition de la taxe professionnelle, basée sur une logique de financements de projets au travers d'un fonds (le FIDESE) qui n'aura pas de suite et un aménagement des taxes aéroportuaires, mais l'ensemble reste timide, loin des propositions initiales qui seront reprises, de fait et en partie par la proposition Le Grand.

Fin 1999, M. Blazy, député, maire (PS) de Gonesse fait voter (à l'unanimité des groupes politiques de l'Assemblée nationale) un amendement à une loi de finance rectificative qui crée le FCNA (Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires) alimenté par 40% des Fonds départementaux de péréquation de la taxe professionnelle (FDPTP) et une contribution "volontaire" d'ADP. Cela se tra-

duit par une diminution importante (17 millions de F dans un premier temps) des ressources de la Communauté de communes Roissy Porte de France. Son président d'alors, André Toulouse, maire de Roissy, dénonce violemment et publiquement "une manœuvre financière grotesque", lors de la présentation de ses vœux le 7 janvier 2000 (voir l'excellent article dans BN 6 page 11). Ce fonds opère une redistribution entre les communes. "Un saupoudrage" pour certains, alors que d'autres, comme le sénateur Lachenaud (et le sénateur Le Grand) préfèrent une logique de financement de projets. C'est là que se situe la divergence (voir l'avis de M. Blazy plus bas) : partage ou pas et si il y a partage, comment dépenser l'argent : en le transférant directement aux communes ou financer des projets communs. C'est la deuxième solution que prévoit la loi Le Grand.

**Environnement et relations avec les riverains : des mieux et des moins bien**

L'ACNUSA, autorité indépendante pour lutter contre les nuisances sonores aériennes est créée. Elle applique des amendes aux pilotes ou aux compagnies qui ne respectent pas les procédures. ADP venait d'ouvrir à Roissy la Maison de l'environnement, initiative louable qui, même si elle est à ce jour, à mon avis, insuffisamment exploitée, permet de communiquer sur le monde de l'aéroport, sa fondation, son fonctionnement... Mais peu après, ADP crée un

département "coopération économique et sociale", doté pourtant de moyens considérables, mais qui les transforme en "shows", en coquilles vides ou en opérations de relations publiques (mal vécues). Ce "département" combat depuis le début et sans vergogne les initiatives que notre agence VPP a inventées, comme le "carrefour des achats", (dont le concept nous a été carrément volé) où même, récemment et avec des moyens abusifs dont on prendra le temps de rendre publics, notre propre journal Bénéfice.net car il déplait à un certain et mesquin "establishment adépien". On redira ici tout le mal qu'on pense de ce "département" qui fait (ou a fait ?) mal et à grands frais d'argent public ce qu'il n'avait pas à faire. On ne veut pas vous lasser, chers lecteurs, sur ce sujet et on vous renverra sur les 4 pages d'explications parues dans le Bénéfice.net n°15 qui, et pour cause, n'ont jamais été démenties ! Jusqu'à récemment, la com' d'ADP a oscillé entre démagogie, caresage des "riverains" dans le sens du poil, autojustification et non information. Il est temps d'arrêter ! Il faut voir, dans les futures missions de la Communauté aéroportuaire, le volet "information/communication" mis en place : c'est une constatation du Parlement que la communication a été mauvaise jusqu'à ce jour.

Récemment, Air France s'est mis dans la danse en créant une association Roissy- Pays de France, qui veut faire plein de choses : culture, développement économique... On n'a pas enco-

re tout compris sur cette association, sinon que c'est un lobby (pourquoi pas) au service d'Air France et qui fait de la "retape" auprès des entreprises et des collectivités locales en leur disant "adhérez à notre association, nous sommes "Air France"... Les apparatchiks de la com' d'ADP en sont jaloux ! Bah ! Ça montre que le pôle de Roissy, maintenant, ça se vend bien. On ne peut que s'en réjouir...

Enfin, Roissy Entreprise (voir dans ce numéro), association indépendante de tout lobby, hormis celui, justement, des entreprises, créée en 1994 se recentre sur ses objectifs : être un lieu de contacts et de rencontres d'affaires et être le porte parole légitime des milliers de PME du pôle.

**Communication : Carte Roissy 2015 et Bénéfice.net**

En 1997 la première carte du pôle de Roissy, est éditée par notre agence VPP. Un succès, salué par tout le monde, mais déjà combattue par le fameux département d'ADP (le triste sire Guérin, pour ne pas le nommer) : le sigle d'Aéroports de Paris ne figure pas sur la carte, pire, il prend contact avec une agence concurrente (qui nous a prévenu...) pour essayer d'en éditer une autre... Cette carte, et les éditions qui ont suivi (2001, 2004) n'est ni plus ni moins que la prise en compte du territoire de ce qui allait devenir peu ou prou, la communauté aéroportuaire. En réalisant cette première carte, nous avons eu l'idée de lancer le magazine Bénéfice.net.

Nous étions alors convaincu que, d'Est en Ouest, du Nord au Sud, les acteurs économiques, politiques et sociaux de la région de Roissy étaient liés par des intérêts communs. Le succès du magazine (23 000 exemplaires gratuits, financé par de la vraie publicité, (et non par des lobbys comme celui d'ADP) dès sa création en juillet 1998 et malgré les vaines tentatives engagées pour le "couler", tout comme le succès commercial de la carte Roissy 2015, (affichée partout) démontrent la cohérence territoriale du pôle de Roissy.



**Formation et emploi : création du GIP**

Pour tenter de mieux faire profiter les populations riveraines des retombées économiques et sociales, Gayssot crée le GIP Emploi (Groupement d'intérêt public), sorte de tour de Babel réunissant politiques, préfets, Medef, syndicats, Chambres de commerce, conseils généraux, quelques maires, ADP.... L'idée est de faire avancer l'information sur l'emploi et la formation. Est nommé à sa direction,



Nouredine Cherradi, un ancien de l'AFPA, bien vu à gauche, et qui avait fait ses preuves à la tête du GIP "Stade de France".

Un des premiers présidents du GIP (celui-ci a une présidence "tournante", pour plaire à tout le monde) Daniel Brunel, vice-président (PCF) de la région Ile-de-France, découvre la problématique de "Roissy" et s'investit. Fort de ses attributions (il est chargé, au sein de l'exécutif régional, de la formation professionnelle), il initie quelques actions qui connaissent le succès comme l'installation d'une unité de formation en maintenance aéronautique à Bonneuil (CIFT Aéro), fait inscrire un "volet territorial Roissy" au contrat de plan Etat région, même si cela n'a servi à rien car l'Etat n'a rien donné. N. Cherradi, qui dispose de peu de moyens, mais qui est un gros travailleur en même temps qu'un passionné du sujet - qu'il a bien compris - multiplie les initiatives, crée avec succès l'Aérosalon, organise des petits déjeuners de travail avec les différents acteurs, engage des études sur les langues, le transport, la sûreté, se mêle de la préparation du contrat de plan Etat-Région... Au point que certains s'émeuvent de ce qu'ils considèrent comme de l'activisme. Mais à la décharge du GIP, on peut dire que celui-ci comblait un vide, pour ne pas dire un manque : celui de la concertation et des idées, à défaut d'action réelle.

Or, non seulement les moyens du GIP sont limités, mais sa composition (une usine à gaz) fait qu'elle met en jeu des acteurs qui ne sont pas dans le coup : par exemple, le dernier Président du

GIP était le maire de ...La Courneuve, et que fait partie du Conseil d'administration le maire... du Raincy. Le président de cette année est un...ingénieur-maison d'ADP (il vient de remplacer le fameux Guérin comme chef du service "Coopération..."), engagé politiquement (il est maire adjoint socialiste à la mairie du 14ème arrondissement de Paris. Il en a le droit, et nos lecteurs-riverains-citoyens ont aussi le droit de le savoir). Quant aux syndicalistes, on se demande réellement ce qu'ils font là et à quoi ils servent...

## **L'EPA Plaine de France : une réponse bureaucratique-politique (qui ne concerne pas la problématique de Roissy).**

Début 2002, l'Etat, (ou plutôt la technostructure) crée, en alliance avec l'administration communiste du 9.3 (voir notre BN n° 13 page 28) et l'étrange accord du 9.5 un drôle d'EPA (établissement public administratif) censé s'occuper dans un premier temps du pôle de Roissy mais qui sera étendu à la "Plaine de France", en fait un territoire incroyable qui va de St-Ouen à Louvres mais laisse de côté la moitié de la communauté Roissy Porte de France (n'est pas M. Nahon, maire de Villeron ?) et l'ensemble de la Seine-et-Marne. Deux ans après, à part des "études", dont l'une - magistrale... - sur les "orientations paysagères", la montagne a accouché d'une souris, comme nous le prévoyions. Il faut visiter

leur site internet ( [www.plainedefrance.fr](http://www.plainedefrance.fr) ) : l'EPA y est présenté comme "un grand dessein"... Allez sur "Observatoire territorial" et vous saurez que cet observatoire, "demande forte des partenaires de la structure publique de partenariat" (sic) "sera présenté sous cette rubrique très prochainement". A la rubrique "Dispositif d'aide financière" on lit : "Très prochainement sous cette rubrique, l'EPA Plaine de France vous informera de l'ensemble des aides et dispositifs financiers utiles aux porteurs de projet... Nous vous remercions d'avance pour votre patience".

Deux ans après, la messe est dite... Un rappel : ledit EPA coûte 20 millions de F par an en fonctionnement et emploie une vingtaine de salariés, dont un nombre impressionnant de "chargés de mission" et autres "porteurs de projets". Voici ce qu'il ne faudra pas faire avec la future Communauté aéroportuaire...

## **Le rapport Gonnot : pas de troisième aéroport.**

Roissy reste toujours un problème, sur fond de troisième aéroport attendu-pas-attendu-décidé-refusé, (Jospin avait fini par confier le dossier à la "Commission nationale de débat public" voir BN 9) et aussi d'élections diverses. En juillet 2003, la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale publie un rapport d'information suite à une mission dirigée par

François-Michel Gonnot, député de l'Oise, qui conduit à l'abandon du projet de troisième aéroport. Un rapport intéressant sur le plan de l'information car il rappelle les prévisions officielles, fournies par ADP, de développement de CDG, à l'horizon 2010 : **après l'aérogare S3, actuellement en construction, il est prévu la construction du "S4, parallèle au S3 qui pourrait accueillir 8 millions de passagers et, à l'horizon 2015/2020 une nouvelle aérogare 3, au nord-est de l'aéroport, pouvant accueillir 15 à 20 millions de passagers". Et le rapport de conclure : "Ainsi, à l'horizon 2020, Roissy CDG serait techniquement en mesure d'accueillir 86 à 91 millions de passagers"**. Ce qui correspond, faut-il le rappeler, aux prévisions de toujours, compte tenu de l'accroissement du trafic annuel.

Dans ses propositions, le rapport préconisait la possibilité (non retenue par le gouvernement) de construire une cinquième piste (alternative) à CDG, qui aurait liquidé de fait le village d'Epiais-lès-Louvres, bonjour l'effet d'annonce chez Tina...). Le Premier Ministre, suite à ce rapport, confie une mission au sénateur Le Grand, en lui demandant de faire des propositions en gros pour un développement (forcément) durable des aéroports...

## Acte II : L'entrée en scène du sénateur Le Grand, avec son rapport.

A la rentrée 2003, je reçois un coup de fil qui m'informe que le sénateur Le Grand souhaite me rencontrer dans le cadre de sa mission et du rapport qu'il doit rendre au Premier Ministre. Je m'y rends volontiers, quoique méfiant. S'en suit 2 heures de discussions très intéressantes et très franches sur la problématique de Roissy. On parle de tout, de l'urbanisme, de la fiscalité, je vide mon sac et lui dit tout le "bien" que je pense de l'action d'ADP en matière de relation avec les riverains et en matière de communication... Je lui montre la carte Roissy 2015, la collection des Bénéfice.net, qui montrent qu'il existe bien une communauté d'intérêts autour de Roissy. Il me demande : que peut on faire pour Roissy ? Et lui d'envisager une structure de "gouvernance", ou, s'il le fallait, de rendre une "copie blanche" à Raffarin... J'ai envie de lui dire "chiche", tant le pôle de Roissy s'est fait "tout seul", malgré les "rapports"... Mais comme je le sens pressé de proposer une structure, je lui dit deux choses : oui, mais il faut un EPA et des moyens fiscaux. Et surtout, il faut convaincre les maires, sans qui rien n'est possible. Et j'en rajoute : question communication, vous n'avez qu'à prendre l'argent qu'ADP (des millions) dépense inutilement chaque année au travers de son département "coopération économique et sociale".

### Le rapport Le Grand : un constat juste, des propositions prometteuses, mais...

Le Sénateur construit son rapport (très synthétique et très centré sur Roissy) sur trois grands chapitres : le rappel des données, l'insertion des aéroports dans leurs territoires, et ses propositions.



Plus de cent maisons construites récemment à Tremblay, à côté des pistes

Dans le premier chapitre, il rappelle le peu de souci qu'avait la société sur les problèmes d'environnement et qu'il "a fallu longtemps avant que la multiplication des avions dans le ciel ne se traduise par des limitations à l'urbanisation au voisinage des aéroports". Il rappelle aussi, à l'aide de cartes, que CDG a été construit dans un environnement "dénué peu ou prou d'urbanisa-

tion existante" mais que "de son côté, la ville continuait à "pousser" en tache d'huile : l'aéroport a été le moteur de l'urbanisation dans ses alentours immédiats, mais plus loin l'Etat a aussi créé les grandes cités, y compris dans l'axe des pistes, à une distance qui paraissait suffisante à l'époque". Et de constater l'évolution démographique + 20% entre 82 et 99 dans un rayon de 10 Km autour de CDG, mais de 43% dans un rayon de 5 Km... Il rappelle ensuite l'évolution du trafic aérien mondial et celui de CDG (que nos lecteurs connaissent bien) : 460 millions de passagers en 1970, plus de 3 milliards en 2000..., une croissance supérieure au PIB, et en liaison avec l'augmentation des échanges internationaux. Et les effets éco-

nomiques induit sur et autour de l'aéroport, sur le PIB régional, toutes choses que nos lecteurs connaissent également bien (voir l'étude de l'IAURIF résumée dans le BN 17), les efforts de tous pour mesurer le bruit et tenter de le maîtriser, voire de le réduire...

Dans la seconde partie, il rappelle l'existence du PEB (plan d'ex-

position au bruit), important document d'urbanisme, et qui régleme les autorisations de construire autour des aéroports :  
- zone A et B : constructions de logements limitées à celles permettant le fonctionnement de l'aéroport.  
- zone C : seule possibilité de construction ou réhabilitation de maisons existantes, sans possibilité d'augmenter la population  
- zone D : isolation phonique nécessaire (mais "aujourd'hui non encore précisée), information des nouveaux habitants sur les nuisances sonores...

Puis il décrit le mécanisme qui découle du PGS (plan de gêne sonore), périmètre à l'intérieur duquel les habitants peuvent prétendre au financement de leur travaux d'insonorisation. Travaux financés par une taxe désormais appelée TNSA (taxe sur les nuisances sonores aéronautiques) et dont l'instruction des demandes de financement seront désormais instruites par les exploitants d'aéroports (ce qui existait avant que l'Etat re-confie l'instruction de ces dossiers à l'ADEME. Nous, à Bénéfice.net, on a encore pas compris pourquoi ces changements successifs, mais on cherche...)

### Ses propositions :

**Un établissement public administratif (EPA) d'un type nouveau : la "Communauté aéroportuaire".**

Pour faire simple, le rapport prévoit d'associer, dans un EPA (Etablissement Public Administratif) spécial, appelé "Communauté aéroportuaire" d'un côté les élus locaux, d'un autre côté les entreprises, tous

deux acteurs éminents de la région. Et de préciser : “Il n’est pas question de créer ex nihilo un organe représentant un nouveau degré de supracommunalité, encore moins une nouvelle forme de collectivité locale, mais bien de définir un lieu de concertation et de choix d’actions permettant à l’aéroport de mieux valoriser le territoire alentour, et au territoire de mieux rentrer dans la logique du développement de l’aéroport”.

**Voici le schéma proposé :**

<b>Communauté aéroportuaire de Roissy (CAR)</b>	
<b>Collège des collectivités territoriales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Région : 1</li> <li>- Départements : 3                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seine-et-Marne</li> <li>• Seine-Saint-Denis</li> <li>• Val d’Oise</li> </ul> </li> <li>- Communes : 8</li> </ul>
<b>Collège des entreprises bénéficiant de l’activité aéroportuaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ADP : 2</li> <li>- Compagnies : 6                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Basée</li> <li>• Etrangères</li> <li>• Fret</li> </ul> </li> <li>- Entreprises : 4                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans emprise</li> <li>• Hors emprise</li> </ul> </li> </ul>
<b>Total des membres</b>	<b>24</b>

## Les missions de la Communauté:

“La Communauté aéroportuaire doit être perçue comme l’organe territorial fédérateur de tous les acteurs aéroportuaires”, selon le rapport. Le Conseil d’administration devra gérer un fonds d’investissement (FISCA) en finançant des projets éligibles dans cinq axes jugés prioritaires par le Sénateur :

- environnement (gestion de l’insonorisation)

- urbanisme (“contribuer à équilibrer certaines opérations d’aménagement ou de rénovation urbaine dont le rentabilité serait compromise par l’élargissement des courbes du PEB, création d’un observatoire de l’immobilier, etc.”)
- transports (facilitation de l’accès des populations riveraines aux

emplois, contribution à l’équilibre financier des services coûteux de transport à la demande, etc.),

- emploi (adéquation entre offre et demande, actions de formation, création d’une technopole aéroportuaire...)
- information (“mettre sur pied une information crédible des retombées économiques et incidences environnementales de l’activité de l’aéroport”...).

Les projets à financer feraient l’objet de “contrat de développement durable”, présentés par les

collectivités locales, les entreprises ou l’Etat. Et, on peut lire plus loin : “à titre subsidiaire, et dans une moindre mesure, le FISCA doit également financer des études destinées à définir ou faire évaluer les axes précis de son action, des interventions limitées en montant et en durée sur des déficits d’exploitation si cela permet de donner une meilleure efficacité à certains projets, ainsi que des dépenses de communication pour donner le meilleur retentissement aux projets lancés et de meilleures chances de réussite.”

Enfin, le rapport prévoit que la Communauté pourrait instaurer une “fiscalité négative” locale en diminuant la taxe d’habitation des logements se situant dans le PGS, “le manque à gagner pour les finances communales étant compensé par une dotation complémentaire du FISCA sur des projets présentés par la commune...”

## Les ressources prévues par le rapport pour la Communauté.

Le Sénateur était optimiste. Il prévoyait, dans son rapport, la création, pour chaque “Communauté” (principalement Roissy et Orly) un financement par l’intermédiaire d’un fonds appelé FISCA (Fonds d’investissements et des services de la Communauté aéroportuaire). Plusieurs ressources y étaient imaginées. On ne prendra que l’exemple de Roissy ici, pour faire...simple.

- Le produit des amendes administratives.

Celles qu’inflige l’ACNUSA (le “gendarme” du ciel) lorsque les avions ne respectent pas les procédures d’approche des aéroports)

- La taxe sur les nuisances aéroportuaires (TNSA, ancienne

TGAP, taxe générale sur les activités polluantes), instituée par la loi de finance pour 2004, payée par les compagnies aériennes (en fait par les passagers), et dont le produit doit être entièrement consacré à l’insonorisation des logements situés dans le PGS

- Les FCNA (Fonds de Compensation des nuisances aéroportuaires). Mis en place en 2000, ces fonds (Orly et Roissy) se composent des deux ressources : 1) d’une contribution “volontaire” d’ADP de 4.57 millions d’euros et 2) d’un prélèvement de 40% des ressources d’un autre fonds, le FDPTP, (fonds départemental de péréquation de la taxe professionnelle), qui bénéficie aujourd’hui aux communes “pauvres”. Le sénateur propose que la contribution volontaire d’ADP soit versée intégralement et immédiatement au FISCA et que la totalité des fonds de péréquation soit versé progressivement (sur 5 ans) au FISCA.

- Un fonds spécial de solidarité. Constitué de deux ressources imaginées par le sénateur : 1) une participation des entreprises du secteur (taxe additionnelle à la TP, ou sur le chiffre d’affaire, ou un pourcentage des redevances aéroportuaires perçues par ADP... 2) une taxe additionnelle à la TNSA. Au total, le FISCA de Roissy devait rapporter entre 55 et 70 millions d’euros par an, ce qui n’aurait été pas mal.

On verra plus bas que le Parlement (ou plutôt le gouvernement) ne l’a pas entendu, globalement, de cette oreille... La proposition de loi présentée au Sénat était, sur le plan financier, complètement différente : plus de FISCA, (il paraît que “Bercy” n’aime pas ça), moins de ressources...



## Acte III: Le débat au Parlement

### Au Sénat

C'est donc le sénateur le Grand qui a été nommé rapporteur de sa propre proposition de loi, issue de son rapport. Son exposé en séance (le 11 décembre 2003) était clair, sans langue de bois. En rappelant les conflits liés au transport aérien (nuisances/ développement économique) et le souhait de "développement durable" (?) des citoyens il prévient : "on risque la schizophrénie. On veut prendre l'avion ; on veut pouvoir aller très vite et très loin, sans que ça coûte trop cher et, dans le même temps, on refuse le bruit chez soi. C'est le syndrome NIMBY - not in my back yard- autrement dit : chez les autres, mais pas chez moi !" Et, plus loin, sur l'urbanisme autour des aéroports : "le meilleur moyen de protéger les riverains du bruit, c'est de ne pas les y exposer !".

**Sur l'emploi :** "il faut qu'il y aie adéquation entre l'offre et la demande. Réagissons et agissons comme si l'aéroport était une technopole. Ayons une démarche technopolitaine, ce qui permettra d'adapter l'offre d'emploi au demandeur, soit par la formation, soit par d'autres moyens qu'il conviendra de déterminer. Ce sera l'une des fonctions majeures et fondamentales de la communauté aéroportuaire".

**Sur l'information :** "plus personne n'écoute personne. Il faut donc que nous nous réappropriions ensemble le souci d'une information transparente, variée

et sincère. (...). Et lorsque Aéroports de Paris va communiquer, il ne sera pas forcément cru. Lorsque les collectivités se rebiffent ou se révoltent contre certaines opérations d'ADP, elles n'ont pas forcément tort. Bref, reprenons ensemble cette information. Essayons de faire en sorte qu'elle soit crédible, transparente, sincère et véridique, et je suis persuadé que nos concitoyens, dès lors qu'on ne les leurrera pas, comprendront aussi tout l'intérêt du développement de leur secteur". Et bing ! Faut-il préciser ici que c'est ce que nous écrivons depuis des années dans Bénéfice.net ?

**Sur le périmètre de la future communauté :** "Je propose une sorte de combinaison entre le plan de gêne sonore et la zone d'influence économique". Bien dit : c'est, en gros notre carte Roissy 2015 (on est vraiment bon !)...

**Sur le financement :** le sénateur revient sur ses projets initiaux, qui visaient des taxes supplémentaires et la création d'un fonds : le FISCA. Or Bercy n'aime pas les "fonds" et le sénateur a été "re-tiqué". Il ne s'en inquiète pas. "J'ai proposé un certain nombre de ressources potentielles. C'était en sorte une boîte à outils. Mon devoir était d'avancer des propositions qui soient le plus large possible. En revanche, dans la proposition de loi, je suis revenu sur certains points (...) aucune taxe supplémentaire ne sera prélevée, sauf

une (...) la contribution "volontaire" d'ADP." Et de souligner le caractère vraiment "volontaire" des autres contributions ("il n'y aura pas de "volontaire désigné"). A qui pense-t-il ? (Nous on pense à AIR FRANCE) Cette version du financement n'aura pas de mal à être critiquée par l'opposition, que ce soit à l'Assemblée ou au Sénat.

Mais le plus important c'est cette phrase prononcée par le sénateur Le Grand : "si la communauté n'avait pas de ressources à gérer, elle ne serait qu'un gadget, un organisme un peu inutile et, en tout cas, dénué de moyens". Et moi je rajouterais : si la communauté avait des moyens qui suffiraient tout juste à faire fonctionner une "structure" (locaux, directeur, personnel, frais de mission ou d'étude), il ne faudrait pas la faire.

### Morceaux choisis de la discussion au Sénat.

#### 1) Discussion générale

**Michel Sergent (sénateur -PS- du Pas-de-Calais) :** "Avez-vous pensé à consulter les régions et plus spécifiquement la région Ile-de-France, concernée au premier chef ? Je ne le crois pas."

**J.F Le Grand :** "Je l'ai fait : elle n'a jamais répondu".

Plus loin, le sénateur Sergent s'indigne : "les ressources sont virtuelles. Seules les collectivités locales sont tenues de financer les projets de la communauté aéroportuaire par l'intermédiaire des fonds départementaux de péréquation de la taxe professionnelle ! C'est un comble !"

**Odette Terrade, (Sénateur -PCF- du Val-de-Marne) :** "Cette proposition de loi est une véritable

aberration, car elle prévoit de donner le pouvoir aux entreprises..."

**Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports :**

### Sur la politique du Gouvernement :

"Je voudrais rappeler que le Gouvernement, depuis son installation, inscrit son action en matière de transports dans une logique de développement durable, pour reprendre une expression à la mode. Ainsi, la réduction des nuisances sonores d'une part, l'aménagement et la gestion des territoires environnants, d'autre part, sont les deux volets indissociables de notre politique aéroportuaire".

### Sur l'emploi

"Les taux de chômage observés dans les communes riveraines de l'aéroport de Paris CDG sont supérieurs à la moyenne nationale, malgré le vivier d'emplois que représente ce dernier. De fait, l'accès à ces emplois, souvent qualifiés, est plus aisé pour les populations résidant au cœur de Paris ou dans la petite couronne que pour celles des communes riveraines, ce qui est, on l'avouera, paradoxal".

### Sur l'urbanisme

"Les collectivités territoriales ayant engagé des opérations d'urbanisme se trouvent dans l'impossibilité de les mener à bien lorsque l'extension des plans d'exposition au bruit vient compromettre l'équilibre financier de ces programmes, par des limitations du droit à construire. La volonté de réviser les PEB doit être réaffirmée, afin d'éviter que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans les zones exposées et que l'on voie certains élus défilier avec leur écharpe l'après-midi





C'est le Sénat qui a voté en premier la loi "Le Grand"

*pour protester contre les nuisances, après avoir délivré, le matin, des permis de construire."*

### **Sur les communautés aéroportuaires**

*"Elles vont faciliter la recherche de solutions consensuelles, parce que toutes les parties en présence partagent un intérêt commun. Il s'agit d'un lieu où émergera la solidarité".*

### **Sur le trafic aérien dans les années à venir**

*"La province, les régions et Paris doivent, ensemble, absorber la croissance du trafic aérien national dans les prochaines années. Cela doit permettre également, bien sûr, d'alléger les nuisances autour de Paris CDG, sujet qui est cher à tous les parlementaires de la région parisienne. Je tiens à dire au sénateur de la Marne (Yves Détraignes, Union centriste, ndlr) qui est intervenu ce matin que Vatry a, bien sûr, un rôle à jouer dans ce domaine. Par ailleurs, je le redis, M. Gerbaud (sénateur de l'Indre, UMP ndlr), l'aéroport de Châteauroux a aussi tout son intérêt pour le trafic du fret. Je réaffirme ce que le Gouvernement a déjà indiqué à la suite de l'excellent rapport de M. Gonnot, à*

*savoir que nous n'avons pas l'intention de faire évoluer la configuration des pistes de Roissy et que nous excluons la création d'une cinquième piste sur la plate-forme de Roissy."*

### **2) Motion de renvoi en commission**

Cette motion est une procédure qui demande de ne pas discuter le texte avant qu'il ne soit revenu en commission...

Présentée au nom du groupe communiste par Marie-France Beaufile (sénateur de l'Indre-et-Loire). *"Les communes concernées (par le bruit) ne sont pas obligatoirement le lieu où la taxe professionnelle liée aux activités aéroportuaires est perçue".* Très juste. Mme Beaufile ferait bien d'en parler à son camarade François Asensi, député maire communiste de Tremblay dont la ville ne subit quasiment pas de nuisance, mais perçoit des sommes astronomiques par les taxes aéroportuaires. On lui enverra ce Bénéfice.net avec une question...

Mme Beaufile reproche aussi (et on ne peut lui donner tort sur ces points) au texte de faire fi de la possibilité qu'offrent les établissements publics de coopération

intercommunale (EPCI) et, puisque la communauté aéroportuaire donne une "responsabilité nouvelle aux conseils régionaux dans la gestion de l'impact des aéroports sur leur territoire", de ne pas être inclus dans le projet de loi sur la décentralisation, (qui garde justement la gestion des 10 aéroports les plus importants dans le giron de l'Etat).

La motion, combattue par le sénateur Lachenaud (UMP, Val d'Oise) est rejetée par la majorité.

### **3) Discussion des articles :**

Quelques précisions, sans plus. Le périmètre d'intervention des communautés sera arrêté par le préfet de région, après consultations des collectivités locales intéressées et les Etablissements publics de coopération intercommunale concernés.

#### **- A propos de l'Oise**

Le sénateur Lachenaud a fait part d'une remarque qui sera certainement prise en compte lorsqu'il s'agira de définir le périmètre de Roissy. *"Lorsqu'en 1997, nous avons étudié le périmètre d'action, de compétences, amis aussi de ressources économiques et fiscales autour de Roissy, nous avons constaté, d'une part que les nuisances touchaient le département de l'Oise, des décollages pouvant avoir lieu, au gré du vent, vers l'Est, et d'autre part, que les retombées économiques et fiscales de la plate-forme aéroportuaire de Roissy s'étendaient à la fois à la Seine-Saint-Denis, et au Val d'Oise, mais aussi à l'Oise. A l'époque, les représentants de l'Oise avaient beaucoup insisté pour que l'on intègre leur département dans notre étude et dans notre réflexion ! Il n'est donc pas exclu que, s'agissant de Roissy ou d'ailleurs, il soit nécessaire de*

*consulter deux conseils régionaux et de désigner l'une de ces conseils comme chef de file de l'opération. En l'occurrence, s'agissant de Roissy, cela devrait être évidemment le conseil régional d'Ile-de-France."*

#### **- Que faire de l'argent de la Communauté aéroportuaire ?**

Les socialistes du Sénat, par la voix de Bernard Angels (PS Val d'Oise), ont voulu réintroduire le "fonds" FISCA, initialement prévu par le rapport Le Grand. Il s'en est suivi des réponses intéressantes sur le "fond" du problème. Celui-ci pose la question suivante : "que fait on de l'argent de la Communauté ?" Est-ce qu'on finance des projets communs à la région aéroportuaire ou redistribue-t-on l'argent aux communes ? Cette dernière solution (actuellement en vigueur avec le FCNA) a les faveurs de J.P Blazy (voir plus bas) mais son collègue socialiste du Sénat, M. Angels est plutôt favorable au financement de projets en commun, comme l'a montré un de ses amendements. Comme quoi on peut être du même parti (et du même département) et voir les choses différemment... Le sénateur Lachenaud lui a fait une réponse qui est très instructive :

*"Pour avoir été à l'origine de la création du fonds de compensation des nuisances aéroportuaires, je peux dire que c'est en toute conscience que le choix a été fait en 1999, de ne pas instituer un nouvel établissement public, eu égard à la différence de nature juridique entre un fonds et un établissement public. Le fonds, aujourd'hui, a montré ses limites. Il n'y pas assez de structures institutionnelles, il n'y pas assez de pouvoirs organisés, et il y a un*

*problème de décision en ce qui concerne les modes d'intervention financière. Par ailleurs - et c'est un aspect positif de votre amendement, mon cher collègue -, vous réintroduisez la notion d'investissement dans les actions de la communauté aéroportuaire. C'est un point fondamental. Mais, comme le reste de l'article 5 a levé toutes les ambiguïtés à cet égard, nous sommes d'ores et déjà rassurés. Un des affadissements du dispositif de 1999 tient au fait qu'on a évoqué la "compensation des nuisances". Or nous estimons que des nuisances ne peuvent pas être véritablement compensées. Ce qui existe, c'est un dispositif d'investissement permettant de rendre les retombées économiques plus équitables et d'accélérer les procédures d'insonorisation. Une erreur grave du mécanisme de 1999 était justement d'avoir mis l'accent sur des subventions de fonctionnement banalisées aux communes. Cela avait été fait sous l'influence d'un certain nombre de responsables politiques du secteur de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.*

*Nous pensons qu'il est plus clair, du point de vue de la décision politique, que le budget même de la communauté aéroportuaire distingue les actions de fonctionnement, notamment en matière de transports ou d'information, et les actions d'investissement, dans le domaine économique, des transports ou de la formation professionnelle.*

*C'est pourquoi nous souhaitons la suppression de la notion de fonds et le rétablissement, dans toute sa pureté et sa force, de la notion de budget d'établissement public".*

Le texte a été voté par les groupes UMP et Union centriste. Les socialistes se sont abstenus. Les communistes aussi. A l'Assemblée nationale, François

Asensi, député maire de Tremblay a durci la position des communistes, en votant carrément contre...

## A l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale a adopté la loi "Le Grand" lors de sa séance du mardi 10 février dernier, dans les mêmes termes que le Sénat, ce qui l'a rendue définitivement votée. L'UMP et l'UDF l'ont votée, les socialistes se sont abstenus, les communistes ont voté contre. Les orateurs ont été F. M. Gonnot, (UMP Oise), rapporteur, Patrick Ollier (UMP 92, Président de la commission des affaires éco) Guy Drut (UMP 77), Odile Saugues (PS Puy-de-Dôme), Baguet (UDF 92), Asensi (PCF 93), Eric Raoult (UMP 93), J.P Blazy (PS 95), Genevieve Collot (UMP 91), François Scellier (UMP 95).

**Le rapporteur et le gouvernement (M. Bussereau)** ont repris les arguments en faveur du texte voté par le Sénat. La plupart des autres intervenants ont regretté la version initiale du rapport Le Grand, qui prévoyait des ressources importantes pour les futures communautés. L'UDF Baguet s'est fait l'écho du regret exprimé par M. de Courson (député UDF de la Marne, que celui-ci a confirmé à Bénéfice.net) que le dispositif ne s'applique pas à l'aéroport de Vatry. M. Baguet s'est fait aussi le porte parole de M. Aumas, maire d'Arnouville-lès-Gonesse, inquiet des nuisances supportées par ses administrés. M. Asensi, député communiste (Tremblay-Sevrans-Villepinte), et maire de Tremblay a été égal à lui-même. Alors que Tremblay bénéficie de retombées fiscales impressionnantes de l'aéroport

(sans en subir les nuisances, tout le monde le sait) et qu'il ne veut pas partager avec les villes dont il est le député (Villepinte et Sevrans, même si cette dernière est dirigée par son protégé, le jeune maire communiste Stéphane Gatignon), Asensi a tenté de noyer le poisson en fustigeant, comme à l'accoutumée, les communes riches des Hauts-de-Seine (le maire communiste de Nanterre, Jacqueline

Fraysse, appréciera). Après avoir encore fustigé "l'initiative privée", tenté par amendement de faire rentrer les "syndicats" dans la future communauté aéroportuaire, il a eu une attitude plus dure que ses collègues communistes du Sénat en entraînant le groupe communiste de l'Assemblée nationale dans un vote carrément négatif... Les quelques patrons de l'association "Entreprendre à



Le député-maire de Gonesse sur les bancs de l'assemblée nationale

### J. P Blazy : "Inévitablement, le débat va rebondir sur la péréquation"

Il faut rendre à César ce qui est à César. Et à J. P Blazy le fait d'être à l'origine de plusieurs dispositions de la loi "Le Grand". Jusqu'à son nom ! En effet, l'association "Ville et Aéroports" créée et présidée par le député-maire de Gonesse avait élaboré, lors de ses deuxièmes assises (le 21 octobre 2002 à l'Assemblée nationale) 10 propositions parmi lesquelles "la création d'une Communauté aéroportuaire de développement économique et social", car l'intercommunalité y était jugée "insuffisante pour favoriser une meilleure répartition des retombées économiques et fiscales autour des grands aéroports".

J. P Blazy est très impliqué dans la problématique du pôle de Roissy. Il est par ailleurs (et ce n'est pas un hasard) président du Conseil national du bruit. Adversaire obstiné des nouvelles pistes de CDG en 1997, égérie des "riverains" (il a eu de quoi avec "le Concorde") il poursuit avec pragmatisme et intelligence ses idées pour une meilleure "gouvernance" du pôle de Roissy. On va peut-être en étonner plus d'un, mais on l'aime bien, Blazy, à Bénéfice.net. D'abord il sait de quoi il cause (c'est loin d'être toujours le cas chez les élus), et ça, on apprécie. Cultivé (il est agrégé d'histoire géographique), c'est un homme de conviction et de dialogue. Ensuite, il est courageux : on se souviendra (nous y étions) de l'aplomb avec lequel il avait affronté les critiques virulentes et publiques du maire de Roissy après le "coup" de son amendement (voir plus haut). C'est toujours un plaisir pour nous de discuter avec lui et l'on ne s'en prive pas : il est toujours disponible.

*suite page 32*



Tremblay”, qu’il a créée et qu’il préside (à des fins purement électorales) apprécieront les actes (et les discours prononcés loin d’eux) anti-entreprise dont celui qui fut un “permanent” du parti communiste toute sa vie ne peut décidément pas, intellectuellement, se défaire...

Toute différente est l’attitude constructive d’un autre député (PS) du pôle de Roissy, Jean-Pierre Blazy, maire de Gonesse (voir encadré).

Au cours de la discussion, on peut regretter la faible implication de

notre cher président du Val d’Oise, François Scellier, député (et futur sénateur). L’intervention de celui-ci s’est bornée au “troisième aéroport”, qu’il réclame à cor et à cris. C’est étonnant de la part du représentant du Val d’Oise, dont l’attitude a toujours été équilibrée sur la contradiction nuisances/avantages économiques de CDG. M. Scellier sait très bien que même l’annonce d’un troisième aéroport ne réglerait en rien les débats actuels. Mais la période est électorale...

### Suite Blazy

Après le vote de la loi “Le Grand” il nous rappelle l’inégalité territoriale à propos des retombées économiques et fiscales dans la région aéroportuaire. “Aujourd’hui, nous confie t-il, l’idée c’est de se dire : c’est terminé, il faut en finir et il faut “gouverner” le territoire par le dialogue. Sur les ressources fiscales : “bien évidemment il faut poursuivre dans le sens de la péréquation. “Lachenaud”, c’est très modeste, c’est très insuffisant. Inévitablement, le débat va rebondir sur la péréquation”. Concernant le transport aérien, c’est un partisan de la taxation : “il faut aller vers un internalisation du coût environnemental du transport aérien, plaide t-il, et aller vers un comportement vertueux”. A propos du mode de redistribution des fonds “aéroportuaires”, il préfère une logique de répartition directe pour les communes à celle de cofinancement de projets. A l’Assemblée, il a présenté plusieurs amendements visant à améliorer le texte de la loi Le Grand sur le plan financier (sans succès) et a ironisé sur la précipitation avec laquelle le gouvernement et la majorité ont fait voter ce texte, en y décelant quelques arrières pensées électorales. Très à gauche tout de même, il a critiqué la politique du “laisser-aller, du laissez-faire” du gouvernement en matière de transport aérien. “Le même choix libéral que celui qui vous conduit à privatiser aujourd’hui Air France et demain Aéroports de Paris”, a-t-il lancé à l’adresse du ministre Bussereau. Au moins les choses sont-elles claires...

Adversaire déclaré du trop bruyant Fedex à Roissy, il veut envoyer l’opérateur US - comme le reste du fret aérien d’ailleurs- “à Vatry”. Sur ce point, interrogé par Bénéfice.net sur les conséquences d’un tel transfert notamment sur le plan de l’emploi local, il se veut rassurant en affirmant qu’il faut “prendre une tendance...”.

Nul doute qu’il faudra compter avec ce double opposant (contre le gouvernement et contre le développement de Roissy), mais aussi proposant, pour que vive la Communauté aéroportuaire. Mais c’est son but, non ?

A voir le site du député (bien fait, mais pas toujours à jour) : [www.jpblazy-deputé.org](http://www.jpblazy-deputé.org)

A consulter aussi (instructif) [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)

## Acte IV: Le p’tit déj du GIP au Sofitel Roissy



Plus de 80 personnes sont venues écouter le sénateur Le Grand

A la réflexion, il n’était pas si illégitime que ça que Nouredine Cherradi, le dynamique directeur du GIP Emploi de Roissy organise une réunion d’information sur la loi Le Grand. Le 18 février au matin, au Sofitel Roissy, le sénateur a présenté sa loi devant un parterre de 80 personnalités du pôle de Roissy. Il s’est excusé de n’avoir pas pris le temps de s’entretenir avec tous les maires concernés et il a convenu de recevoir le maire de Roissy, M. Toulouse et le président de Roissy Porte de France, M. Renaud. Un débat très positif s’en est suivi, au cours duquel le M. Le Grand a rendu à trois reprises un hommage appuyé à votre serviteur, pour la contribution de notre agence VPP à sa compréhension des données particulières au pôle de Roissy. On était content, et à la fin de la réunion, de nombreux “courtisans” sont venus me voir : “Alors M. Veillon, vraiment c’est bien ...bla bla bla...”. Je me marrais !!

## Et maintenant ?

On peut dire que, globalement, la création de la Communauté aéroportuaire, à Roissy en tout cas, fait l’objet d’un large consensus. Selon le secrétaire d’Etat aux Transports, D. Bussereau, “ce texte n’est que le début d’une aventure : il sera ce qu’en fera le Gouvernement, et dépendra de la manière dont l’administration l’appliquera”... Des décrets d’applications sont en cours d’élaboration.

**Concernant les finances**, il est vrai que les prévisions originales du sénateur Le Grand n’ont pas été retenues, du moins dans le texte. On verra ce qu’il en adviendra lors du vote des lois de finances annuelles qui pourront, elles, prévoir des ressources supplémentaires. A cet égard, l’idée d’une taxe supplémentaire de 2 ou 3 euros par billet d’avion ou tonne de fret

n'est pas saugrenue... Mais il faut tenir compte de la concurrence internationale et surtout du surcoût des mesures de sûreté (rien que 300 millions d'euros pour Air France depuis 2001). Ceci d'autant que la commission de Bruxelles refuse de subventionner les compagnies aériennes (le gouvernement américain avait octroyé 15 milliards de dollars aux compagnies US après le 11 septembre). Au cours de la réunion du GIP, Pierre Graff, Président d'ADP avait pris la défense des compagnies en rejetant l'idée d'une nouvelle taxe. Il a déclaré, en revanche que "personne ne parlait des revenus de la taxe professionnelle" autour de Roissy. Et il a raison : il y a certainement urgence à recenser les revenus fiscaux des uns et autres,

les dépenses des villes riches et les charges des villes pauvres. Il y a sûrement du grain à moudre pour une meilleure répartition des taxes locales. Bénéfice.net vous prépare d'ailleurs un dossier très éloquent là-dessus.

**Concernant la composition du futur Conseil d'administration de la Communauté**, il est important que les PME du secteur soient directement représentées. Les "entreprises", sur le pôle de Roissy, ne se limitent pas, et de loin, aux ADP, Air France ou Fedex. Il faut se réjouir de la position du nouveau président de Roissy Entreprise pour rappeler l'existence primordiale de milliers de PME dans et autour de l'aéroport qui devront avoir



*Le Sénateur Le Grand a vivement félicité Eric Veillon*

voix au chapitre. Nous les soutiendrons. Concernant enfin l'information et la communication, vous pouvez être sûr que notre agence VPP a des propositions à faire !

On vous tiendra au courant de tout cela soit dans Bénéfice.net, soit dans notre (nouvelle) newsletter : Roissy mail, à découvrir sur [www.roissymail.com](http://www.roissymail.com)

Maileva

Quand l'entreprise fait évoluer ses standards de communication

le **courrier** revisité

par la **technologie** numérique




Lettres

Mailings

Télécopies

Recommandés...

Contactez le :

**01 34 25 51 73**

**Maileva**

FILIALE DU GROUPE LA POSTE

