



LE JOURNAL DE VOTRE DÉPUTÉ

JEAN-PIERRE BLAZY

• OCTOBRE 2015 •

LA RÉPUBLIQUE MENACÉE PAR LE TERRORISME

Depuis le 7 janvier dernier, la France fait face à une menace terroriste de nature encore inconnue jusqu'alors. La lutte contre les djihadistes représente un défi de taille pour le gouvernement qui doit défendre les Français contre un adversaire dont les attaques sont difficilement prévisibles. Mais au-delà de la population, c'est aussi la République qu'il est indispensable de défendre. L'attaque de Charlie hebdo était un coup porté à la liberté d'expression à laquelle nous sommes attachés. Pouvoir rire de tout pour interroger les consciences, dans le respect des lois de notre pays, voilà quel était le but poursuivi par ces journalistes et caricaturistes morts pour des coups de crayons. **Si certains accusaient ce journal satirique de blasphème, je rappelle que cela ne constitue pas un délit sauf en Alsace-Moselle où il conviendrait de modifier cette loi datant de l'occupation allemande de 1870.** Le 7 février dernier, c'est l'État qui est visé lorsque deux militaires ont été agressés à l'arme blanche à Nice par un jeune radicalisé. Le 19 avril, c'est le projet de massacre dans une église déjoué presque par hasard qui montre la volonté totalisante des djihadistes d'anéantir les autres cultes. Le 26 juin, un employé décapite son patron. Le 13 juillet un projet d'attentat sur une base militaire est déjoué. Enfin, le 21 août, un carnage dans le Thalys est miraculeusement évité. A chaque fois, c'est un islam dénaturé et arriéré qui est invoqué comme motivation par des jeunes radicalisés. **Après le vote de la loi relative au renseignement**, le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, a annoncé un renforcement des effectifs des services concernés pour mieux repérer et suivre les terroristes et a complété l'arsenal législatif du renseignement français maintenant mieux armé contre un adversaire aux méthodes inédites. Le travail est aussi mené au niveau européen puisqu'il faut renforcer la coopération avec les États membres de l'espace Schengen pour gagner en efficacité face à une menace très diffuse.

Mais si les propres enfants de la République en viennent à se retourner contre celle qui les a vus grandir, c'est bien que celle-ci ne tient plus ses promesses et ne parvient plus à transmettre le sentiment républicain qui devrait habiter chaque citoyen. Le plus grand défi est de rendre les valeurs de la République plus attractive que l'idéologie rétrograde et funeste qui anime ces jeunes instrumentalisés par des réseaux criminels se parant de religiosité. Il faut pour cela accepter de reconnaître que la République parvient de moins en moins à offrir les mêmes chances de réussite à tous et que c'est le sentiment d'abandon et de décalage par rapport aux principes d'égalité vantés dans notre devise **qui peut pousser une partie de ces jeunes** déclassés dans les bras des entrepreneurs de haine. Le Président de la République François Hollande a bien fait de **décider le développement du service civique. J'aurais souhaité faire plus avec un service national obligatoire et donc militaire ainsi que le service civique soit également obligatoire et non facultatif comme c'est le cas aujourd'hui même si cela nécessitait davantage de moyens.** Cela permettra en tous cas à plus de jeunes de faire l'expérience du vivre ensemble, de la citoyenneté et de l'intérêt général. L'augmentation du recrutement de professeurs et l'introduction de cours de morale laïque contribuera à faire de l'école le lieu de transmission des valeurs qui animent notre contrat social alors que la gauche a trop souvent fermé les yeux sur la montée des communautarismes qui deviennent des adversaires de la République.

RER D : RÉUNIONS DE TRAVAIL AVEC LA SNCF ET LES ÉLUS DE LA CIRCONSCRIPTION



À la suite de nombreuses demandes venant des élus et des habitants de la 9ème circonscription du Val d'Oise sur les dysfonctionnements du RER D, il était nécessaire que des rencontres soient mises en place entre les élus et la SNCF afin d'échanger sur le bilan 2014 de la ligne D du RER et sur les perspectives pour notre territoire.

Une première rencontre s'est déroulée le 19 décembre 2014 avec comme objectif de faire un état des lieux des différentes demandes et besoins des administrés. Plusieurs thématiques ont été évoquées : la modernisation de la ligne, la propreté, l'information aux usagers et la sécurité. Le 9 juillet dernier, une seconde réunion a eu lieu sur la thématique de la sécurité. Les représentants de la SNCF ont rappelé le travail transversal et la synergie entre la police et la Surveillance Générale (Suge : police ferroviaire) sur les actions de sécurité et de prévention. J'ai par ailleurs sollicité un bilan des présences humaines et des faits de violence sur les trois zones de sécurité prioritaire.

J'ajouterai que les conditions de circulation de la ligne D du RER sont devenues une problématique majeure sur notre territoire tant elles ont des répercussions néfastes sur le quotidien des Val d'Oisiens. Face à ce constat qui risque de s'aggraver avec le temps, j'ai décidé de continuer à être acteur dans ce dossier et d'agir avec conviction pour que soient pris des engagements et des mesures. **Je propose que le retournement du RER D se fasse à la hauteur de la gare de Survilliers/Fosses où il est possible de réaliser cet aménagement.**

MON INTERVENTION CONTRE LA FERMETURE DE L'EHPAD JACQUES ACHARD DE MARLY LA VILLE



Depuis quelques années, l'EHPAD Jacques Achard de Marly la Ville rencontre des problèmes financiers et dans la gestion de son personnel. André SPECQ Maire de Marly la Ville m'a interpellé sur le sujet et je me suis rendu sur place le 19 Juin dernier. J'ai pu constater la volonté de l'Agence Régionale de Santé d'Île-de-France (ARS) et du Conseil Départemental d'envisager la fermeture sans en assumer les conséquences. En effet, ils ont demandé au Président du conseil d'administration de voter cette décision qui a refusé ce que je comprends.

Cela est inacceptable puisque si des difficultés de gestion existent (endettement vis-à-vis de l'URSSAF), cet EHPAD a un taux de remplissage permettant d'assurer une bonne gestion. J'ai immédiatement interpellé Claude EVIN, Directeur Général de l'ARS IDF pour qu'une rencontre en présence de tous les intéressés soit organisée dans les plus brefs délais. Il n'était pas normal que l'ARS gère le problème sans concerter les élus en les mettant délibérément à l'écart de toute réunion de travail. **Il est regrettable que les conseillers départementaux du canton de Goussanville n'aient pas trouvé utile d'intervenir auprès du Conseil Départemental du Val d'Oise, responsable également de l'avenir de cette maison de retraite.**

L'ARS a prévu une rencontre avec les personnes concernées pour rechercher ensemble une solution appropriée. Je me suis donc rapproché de la Directrice de l'hôpital de Gonesse pour étudier l'adossement de l'EHPAD au centre hospitalier de Gonesse. A ce stade il ne s'agit que d'une hypothèse dont la faisabilité reste encore à vérifier.

RÉUNION PUBLIQUE À LUZARCHES AVEC LA DGAC ET BRUITPARIF

Le mercredi 20 mai dernier à Luzarches, plus d'une centaine de personnes ont participé à la réunion publique que j'ai organisée comme nous en avions convenu à la demande de certains administrés. Monsieur TRASSART, chargé de la mission environnement de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) a reconnu dans sa présentation l'augmentation du nombre de survols des communes sur le secteur de Luzarches de façon plus importante que l'évolution du trafic. J'ai par ailleurs rappelé que dans le cadre du projet de loi de finances pour 2013 j'avais présenté un amendement visant à porter le montant maximum des amendes administratives de 20 000 à 40 000 euros spécifiquement en cas de manquement aux restrictions des vols de nuit ou d'usage

de certaines catégories d'avions. L'ACNUSA vient de rendre public son rapport d'activité 2014 dans lequel un bilan des amendes pour l'année 2014 est présenté. Par ailleurs, Madame MIETLICKI, Directrice de Bruitparif nous a présenté un bilan des différentes mesures de bruit des stations implantées sur la circonscription (site internet : www.rumeur.bruitparif.fr).

Dès l'ouverture du débat avec la salle Aline PILLAN, sous directrice au développement durable à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a abordée la question du dispositif d'aides aux riverains. Le maintien du plafonnement du montant en 2014 de la TNSA institué en 2013 et le retour à une prise en charge à 80% du montant

plafonné de l'aide à l'insonorisation reste une régression notable à ce jour. Compte tenu de ce bouchon et des milliers de dossiers en souffrance, l'aide est désormais planifiée à partir de 2015 selon des critères de priorités liés notamment au niveau d'exposition au bruit des logements, la date de la demande, etc. il y a lieu de poser la question de l'évaluation et de l'évolution du dispositif. J'ai transmis en ce sens une note de proposition à la ministre de l'Écologie.

Cela correspond à mon engagement pour le territoire en ayant à l'esprit qu'il faut rechercher un équilibre entre l'économie du transport aérien et la préservation de la qualité de vie des populations riveraines.

SÉGOLÈNE ROYAL ME CONFIE UNE MISSION SUR LA GESTION DU DISPOSITIF D'AIDE AUX RIVERAINS, LA MISE EN ŒUVRE DES COMMUNAUTÉS AÉROPORTUAIRES ET LE RAPPROCHEMENT DES PROCÉDURES PEB-PGS

Alors que la gestion du dispositif d'aide aux riverains des aéroports parisiens connaît actuellement des difficultés conjoncturelles, et que la question d'un couplage de l'isolation acoustique et de l'isolation thermique est en cours d'évaluation au plan technique, Ségolène Royal vient de me confier une mission parlementaire.

Celle-ci examinera le rôle que pourraient jouer les communautés aéroportuaires, toujours pas créées depuis la loi du 23 février 2004 qui leur est consacrée, dans la gestion du dispositif d'aide aux riverains actuellement assurée par Aéroports de Paris en Île-de-France et par les sociétés aéroportuaires à l'échelle des grands aéroports régionaux. Pourquoi ces communautés aéroportuaires n'ont pas été créées alors que la loi a été votée il y a

près de 12 ans ? Comment pourrait-on articuler cette structure avec les compétences des intercommunalités, en tenant compte du Grand Paris pour l'Île-de-France ? Quel serait leur fonctionnement, tant sur le plan financier qu'organisationnel ?

Le deuxième axe de travail de cette mission est l'articulation à trouver entre le dispositif d'aide à l'insonorisation (PGS) et le Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Le Plan de Gène Sonore (PGS) a pour objectif de compenser une nuisance immédiate à travers l'insonorisation des logements et des écoles inclus dans le PGS. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) vise quant à lui à éviter l'urbanisation eu égard au développement à terme de l'aéroport. Est-il utile et opportun de fusionner ces plans qui poursuivent des objectifs différents mais complémentaires ? Pourrait-on

imaginer un seul plan au sein duquel deux périmètres apparaîtraient ? Une telle démarche s'inscrirait dans la volonté de simplification voulue par le Gouvernement. Dans ce cadre, les conditions de mise en œuvre du critère d'antériorité, qui conduit à des situations d'injustice sur un même territoire entre des locaux éligibles à l'aide et ceux qui sont frappés par le critère de l'antériorité (date de permis de construire coïncidant avec son inclusion dans le PEB en vigueur) seront examinées.

Sur chacun de ces sujets, je formulerai des propositions d'évolutions juridiques permettant la mise en œuvre des recommandations figurant dans mon rapport final que je remettrai à la Ministre de l'Écologie fin 2015-début 2016.

VOLS DE NUIT DE L'AÉROPORT PARIS-CDG : DES RÉSULTATS À PORTÉE LIMITÉE

Un nouveau constat d'échec

Si j'ai pu obtenir la constitution d'un groupe de travail Vols de nuit Paris-CDG auprès du Préfet de région, je regrette l'absence de volonté des opérateurs (Air France, FedEx, Europe Airpost) et de mesures concrètes visant à réduire les mouvements de nuit sur les plages horaires les plus sensibles pour les populations entre 22h00 et minuit et entre 05h00 et 06h00.

C'est un nouveau constat d'échec sur ce sujet. La mission de ce groupe de travail se faisant dans un cadre à droit constant, les recommandations formulées ne permettent pas d'envisager une réduction significative des nuisances aériennes liées au trafic de nuit entre 22h00 et 06h00.

Notamment, sur les plages horaires les plus sensibles de début (22h00-00h00) et de fin de nuit (05h00-06h00), un effort de réduction des mouvements de la part des opérateurs était attendu compte-tenu de l'effet de report du trafic observé depuis l'arrêt de Robien de 2003 qui avait plafonné le nombre de créneaux attribuables à 22 500/an entre 00h00 et 05h00.

L'unique proposition des compagnies aériennes concernées et notamment Air France porte sur l'amélioration de la ponctualité des vols sur le début et la fin de nuit. Cinq cent vols de début de nuit au décollage seront opérés à l'heure avant 22h00 alors qu'actuellement ils sont opérés en retard après 22h00. De même, cinq cent vols de fin de nuit à l'atterrissage seront opérés à l'heure après 06h00 alors qu'actuellement ils sont opérés en avance avant 06h00. Cela représente 1000 mouvements seulement sur les 39 000 enregistrés sur la période 22h-0h et 5h-6h, et sur les près de

60 000 enregistrés sur l'ensemble de la nuit 22h00-06h00. Par ailleurs, l'idée d'une exploitation alternée des doublets de pistes sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00 a été retenue. Une expérimentation par ADP sur une période de cinq mois devrait avoir lieu dans les mois qui viennent.

La contrainte opérationnelle liée à la logique du Hub et la rentabilité économique ont été le plus souvent mises en avant sans prendre suffisamment en compte la contrainte environnementale et l'enjeu sanitaire posés par la thématique. J'ai pourtant démontré, données à l'appui, que l'émergence sonore de certains mouvements était de nature à dégrader le cadre de vie des riverains et leur santé (perturbation du sommeil).

Mes propositions

- La réalisation du projet Euro Carex, réseau express ferroviaire européen qui doit permettre le report modal d'une partie du trafic fret aéroporté (express, postal).

- Décider la mise en place immédiate de restrictions opérationnelles du trafic de nuit entre 00h00 et 05h00 (vols de fret et poste) et allant plus loin que l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages des avions les plus bruyants. La mise en place d'un Observatoire « cœur de nuit » à l'instar de ce qui a été fait pour l'aéroport Toulouse-Magnac est à encourager ;

- Aucun vol commercial ne doit être autorisé sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00 ;

- Il faut une action plus forte de la France au niveau européen pour réduire les nuisances liées aux vols de nuit

en proposant d'aller plus loin que le futur règlement qui considère le chapitre 4 comme seuil de qualité acoustique au-delà duquel un avion ne peut faire l'objet d'une restriction d'exploitation la nuit ;

- Accélérer le renouvellement des flottes des principaux opérateurs de nuit (Air France, La Poste, FedEx) comme le propose l'ACNUSA ;

- Optimiser les procédures de décollage et d'atterrissage pour aboutir à des trajectoires moins agressives et donc moins bruyantes (mise en place de la descente continue ou descente « douce ») ;

- Etudier la mise en œuvre d'une exploitation alternée des doublets de pistes la nuit à Paris-CDG ;

- Promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prennent mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturnes ;

- Moduler encore de façon plus marquée les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population ;

- Renforcer et étendre le système d'amendes pour non-respect de la réglementation (ex : décollages non programmés à Paris-CDG après minuit) ;

limiter le trafic de nuit. Actuellement, celui-ci représente 10% du trafic total de la plate-forme de Paris CDG

JEAN-PIERRE BLAZY INTERPELLE LE MINISTRE SUR LA REMISE EN CAUSE DU DROIT DE GRÈVE DANS LES TRANSPORTS

« Mes collègues cosignataires de ces amendements et moi-même souhaitons aborder une question difficile : la conciliation du droit de grève avec l'information due aux voyageurs, dans le domaine des transports terrestre et aérien, en cas de conflit social. Comme vous le savez, monsieur le ministre, lors du précédent quinquennat, deux lois ont été adoptées à ce sujet : l'une au début, en 2007, l'autre à la fin, en 2012 ; à l'époque, nous avions estimé qu'elles remettaient en question l'exercice du droit de grève en imposant d'en informer, même si c'est légitime, les voyageurs.

Nos amendements ne visent pas à remettre en question l'information due aux voyageurs à l'occasion des mouvements sociaux. Ils tendent à abroger certains articles du code des transports dont l'objectif est clair, les faits l'ont d'ailleurs depuis démontré : remettre en question ou entraver l'exercice du droit de grève.

Mon premier amendement concerne les dispositions issues de la loi du 19 mars 2012, dite loi Diard, relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises du transport aérien. La situation actuelle est la suivante : les organisations syndicales dénoncent les effets pervers de la loi Diard, qui permet aux compagnies aériennes de remplacer les grévistes, neutralisant ainsi l'effet de la grève puisque le trafic n'est pas perturbé. Il y a donc, à l'évidence, entrave au droit de grève.

Je voudrais donner un exemple concret et récent à l'Assemblée nationale. Par décision préfectorale, le préfet délégué pour l'aéroport de Roissy a autorisé l'accès de certains personnels à la partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle en cas de grève. J'ai ici la liste des personnels étrangers autorisés à accéder à cette partie critique. Ces personnels étrangers qui peuvent être appelés par les entreprises concernées, d'où viennent-ils ? De Turquie, d'Allemagne, de Bulgarie, de Hongrie, de Macédoine... Les compagnies peuvent donc aller les chercher pour les substituer aux grévistes. C'est une pratique inacceptable, qui s'est répandue. Cela explique que les organisations syndicales, toutes tendances confondues, demandent l'abrogation de ces dispositions.

D'ailleurs, au cours du débat parlementaire qui a eu lieu sur cette question à la fin de la précédente législature, tous les députés siégeant sur les bancs du groupe socialiste considéraient que la majorité de l'époque voulait réglementer le droit de grève « en prenant les usagers en otage, en les embarquant dans [une] galère électorale et

poujadiste », pour citer les propos d'un député de l'époque. En 2007, lors des explications de vote sur la première loi que j'ai mentionnée, qui concernait les transports terrestres, notre collègue François Brottes, aujourd'hui président de la commission des affaires économiques, disait que cette loi porterait atteinte au droit de grève. »

Réponse de François Rebsamen, ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social :

« Je pourrais me contenter de reprendre l'objection de Christophe Sirugue portant sur la méthode, mais j'irai plus loin. Je suis très sensible au problème que vous avez évoqué, et j'ai alerté mon collègue chargé des transports à propos des récents événements qui se sont passés à Roissy, et sur lesquels une enquête est en cours. Mais je ne crois pas que ces événements justifient que l'on modifie par amendement le droit actuel, qui maintient un équilibre entre le respect du droit de grève et l'exigence de la sécurité publique. Il faut d'ailleurs rappeler que le Conseil constitutionnel a estimé que les dispositions de la loi de mars 2012 ne remettent pas en cause le droit de grève.

L'objectif de cette législation est de traiter convenablement – je cherche des mots qui ne heurtent personne – et efficacement les passagers, en les prévenant au moins la veille de la situation de leur vol. Il est vrai, en revanche, que ces dispositions ne sauraient servir de prétexte à certaines compagnies pour réorganiser successivement et abusivement les équipages, en détournant la législation qui protège les droits des salariés. Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit sur ce point.

Avec le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, Alain Vidalies, nous veillerons à ce que les compagnies concernées prennent des engagements clairs et vérifiables de bonne conduite. C'est un engagement que je prends ici et que vous pourrez suivre, monsieur le député. Pour autant, je ne propose pas de remettre en cause la législation existante. Avis défavorable. »

A la suite de cette intervention, j'ai été reçu par le ministre qui m'a indiqué vouloir évaluer les pratiques mises en cause lors de mon exposé. François Rebsamen ayant été remplacé par Myriam El Khomri, je me chargerai de lui rappeler les engagements pris par son prédécesseur.

J'AI ALERTÉ LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DES TRANSPORTS SUR LE PROJET EUROPÉEN EURO CAREX

Le 20 juin dernier, j'ai attiré l'attention de Monsieur le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet européen de réseau de fret express ferroviaire Euro Carex (Cargo Rail Express), visant à utiliser les lignes à grande vitesse existantes pendant les heures creuses du trafic voyageur (principalement la nuit) par des rames adaptées au transport de colis. Euro Carex relierait ainsi les aéroports d'Amsterdam-Schiphol, Liège, Lyon-Saint-Exupéry, Paris-Charles-de-Gaulle, le bassin londonien, Cologne et Francfort. Dans un second temps, le projet devrait s'étendre vers le réseau ibérique et italien. Ce projet, labellisé Grenelle de l'environnement depuis le 25 octobre 2007 et soutenu par l'Union européenne, serait une alternative à l'aviation et au camion pour des distances comprises entre 300 et 800 kilomètres. Euro Carex constitue un véritable projet innovant de développement durable à l'échelle européenne.

Avec un effet structurant d'aménagement du territoire qui intéresse tous les élus, les chefs d'entreprises et les habitants des zones aéroportuaires, ce réseau représente une véritable opportunité de report modal du transport de marchandises avec un impact positif sur l'économie, l'emploi et l'environnement. Une étude montre que sur les distances envisagées, le transport par train émettrait 17 fois moins de carbone que le camion et l'avion. Il est une réponse aux coûts énergétiques croissants et participe à la réduction des gaz à effet de serre. Il contribuera à créer une future attractivité pour les entreprises situées autour des railports. L'amélioration du réseau ferroviaire européen à grande vitesse et la limitation des vols de nuit amènent une réflexion sur l'avenir du fret à courte et moyenne distance. Déjà évoqué depuis le début des années 1990, Euro Carex n'a pas encore abouti principalement à cause du coût de développement et des volumes nécessaires pour atteindre le seuil de rentabilité. L'opération test réussie entre Lyon-Paris et Londres en mars 2012 a montré la faisabilité du projet. L'ensemble du coût du projet est évalué à 1 milliard d'euros dont 150 millions d'euros pour le site Roissy Carex. Il manque aujourd'hui un plan stratégique au niveau européen conditionnant sa poursuite. Une ligne budgétaire de 170 millions d'euros au titre de l'engagement national ferroviaire avait été inscrite lors du quinquennat précédent. Il lui semble tout à fait nécessaire d'ajouter ce projet à la liste française (32 projets) adressée à Bruxelles dans le cadre du plan d'investissements européen Juncker.

(Retrouvez l'intégralité de la réponse ministérielle sur : www.jp-blazy.fr)

L'ÉCOLE DU BOURG DE MARLY LA VILLE A PARTICIPÉ AU 20^e PARLEMENT DES ENFANTS

Pour cette 20^e édition et pour représenter la 9^e circonscription du Val d'Oise, c'est la classe de CM1/CM2 encadrée par Madame JAMAS de l'École du Bourg de Marly-la-Ville qui a été choisie. Ces élèves sont venus le 15 septembre 2014 visiter le Palais Bourbon et l'Hôtel de Lassay. Le 30 janvier dernier je suis donc allé à la rencontre de ces élèves. J'ai répondu à de nombreuses questions afin qu'ils puissent comprendre le mieux possible la fonction de Député et le fonctionnement de l'Assemblée nationale.

Ils m'ont par ailleurs présenté la proposition de loi qu'ils allaient déposer : instituer une formation pour les élèves du cycle 3 afin de les familiariser et de les encourager à prendre part à la lutte contre les effets du changement climatique. Un premier calendrier prévisionnel prévoit le dépôt du permis de construire de la gendarmerie en juin prochain.

LIGNE TRÈS HAUTE TENSION DE LOUVRES

Le 14 septembre dernier lors du Comité de Pilotage présidé par le nouveau Sous-préfet de Sarcelles Monsieur DOBO-SHOENENBERG j'ai pu constater l'avancement du projet de dévoiement de la ligne Très Haute Tension (THT) de Louvres. Plusieurs points étaient à l'ordre du jour dont le financement de l'opération et la présentation du projet d'écoquartier de Louvres-Puiseux par l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France.

La saga de la ligne très haute tension de Louvres qui a commencé il y a près de 20 ans trouve enfin son dénouement. Le dossier est désormais en phase de bouclage. **L'obtention de l'arrêté d'Approbation du Projet d'Ouvrage (APO) devrait être délivré en mars 2016. Cet arrêté permettra de lancer officiellement les travaux du nouveau tronçon jusqu'en mars 2017. La mise en service est prévue en avril pour finir sur l'ultime phase, celle de la dépose de l'ancien tronçon, fin 2017.**



UNE POLITIQUE ÉCONOMIQUE QUI MANQUE ENCORE DE RÉSULTATS

Cette année encore les espoirs que nous fondions pour une embellie de l'économie française ont été en partie déçus. Même si Michel Sapin, le ministre de l'économie estime au mois d'août qu'« après trois années sans réelle croissance, la reprise se diffuse dans l'économie », les Français attendent de voir cette amélioration dans leur vie quotidienne.

Comme vous le savez, je fais partie de ces députés qui réclament avec la même constance depuis le début du mandat que le Président de la République réoriente sa politique économique davantage en faveur des ménages et moins des entreprises. Ce dernier nous a reçus à l'Élysée le 11 mars 2015 et nous avons pu lui faire part de nos désaccords. Nous pensons qu'il devrait affirmer avec plus de vigueur le choix de la France de conserver un État social et redistributeur auprès des partenaires européens et convaincre ceux-ci d'établir un véritable plan de relance de l'économie comme l'ont fait les autres grands pays après la crise et qui ont depuis retrouvé une croissance vigoureuse.

L'actualité européenne est marquée par l'épisode de la Grèce qui a payé un tel prix pour rester dans l'Euro que cela change radicalement le contenu du projet européen : mise sous tutelle d'un parlement souverain par des instances non élues, maintien de la peine perpétuelle d'endettement sans qu'une perspective de restructuration de la dette ne soit sérieusement envisagée. Nous ne pouvons entériner le fait que le projet européen se résume désormais à l'équation suivante : sortir de l'euro ou accepter des logiques d'austérité économique et de violation démocratique qui sont, on le sait, en réalité mortifères pour l'Europe. J'ai dit que les conditions imposées par l'Eurogroupe n'entraînent pas la fin de la tentative démocratique portée par Alexis Tsipras, mais bien le commencement d'un autre rapport de force européen ; constituer un utile relais à toutes celles et ceux qui, dans de nombreux pays, au-delà de l'Espagne et de la Grèce, aspirent à une autre perspective. Enfin, à travers l'accord qui a été trouvé sur la Grèce, la question de la réorientation européenne est aujourd'hui posée. Une remise à plat est indispensable. C'est elle qu'il faut exiger désormais. Le Président de la République a esquissé une piste : celle de la consolidation et de la démocratisation de la gouvernance de la zone euro. Nous sommes disponibles pour contribuer à cette réorientation si elle signifie un nouveau modèle de développement économique, une ambition écologique véritable et la reformulation de son projet politique aujourd'hui vampirisé par des dogmes et des traités injustes, hors de réel cadre démocratique. Quoiqu'il en soit, il faut continuer à demander la fin du dumping fiscal et social et suspendre les négociations sur le traité de libre-échange avec les États-Unis.

Sur le plan national, François Hollande devrait également réaliser une véritable réforme bancaire qui sépare les banques d'investissements et de dépôts afin d'éviter une nouvelle crise comme celle de 2008 qui a eu pour résultat de faire payer aux contribuables la cupidité des banques. Il faut aussi engager la réforme fiscale en fusionnant la CSG et l'impôt sur le revenu permettant à l'imposition de gagner en progressivité au lieu d'augmenter les impôts pour les plus fragiles comme cela a été fait depuis le début du mandat même si des baisses ont été annoncées dernièrement. Enfin il faut que soient conditionnés les crédits d'impôts aux entreprises (CICE, CIR, allègements de cotisations sociales) dont la somme représentera plus de 30 Mds€ en 2017, mesure qui coûtent très cher aux finances publiques pour des résultats qui ne prouvent pas leur efficacité. **Le ministre de l'Économie, Emmanuel MACRON devrait mettre toute son énergie pour accélérer la croissance et l'emploi au lieu de jouer le provocateur sur le statut des fonctionnaires et sur le code du travail.**

En résonance avec le délitement de l'attachement à la Nation, je reste convaincu qu'une politique à gauche peut être source de cohésion sociale, indispensable pour créer les conditions de la cohésion nationale. L'année 2017 sera celle de la campagne électorale. L'année 2016 est donc la dernière opportunité de renouer avec une politique sociale et ainsi tenter de regagner la confiance des Français qui se détournent, scrutin après scrutin, toujours un peu plus des socialistes pour se réfugier au mieux dans l'abstention, au pire dans le vote frontiste qui constitue une impasse.

La victoire en 2017 est encore possible si nous savons réussir ce quinquennat. Le chemin est semé d'embûches, mais il ne demande qu'à être emprunté. Il réclame notre engagement optimiste et volontaire.

DEUX NOUVELLES MAIRIES INAUGURÉES CETTE ANNÉE DANS LA CIRCONSCRIPTION

En juin 2014, je m'étais rendu à **Épinay-Champlâtreux** aux côtés de Madame BOSSUTO ancienne maire du village dans le cadre des travaux de la future mairie. En effet l'ancienne mairie était installée dans une dépendance du château.

Le samedi 30 mai dernier, c'est en présence du nouveau sous-préfet de Sarcelles, Monsieur Denis DOBO-SCHOENENBERG et de nombreuses personnalités locales que le nouveau maire Emmanuel DE NOAILLES et les élus ont inauguré ensemble la nouvelle mairie. Il me paraissait important que la maison commune soit au cœur du village. C'est la raison pour laquelle j'avais choisi d'aider la réalisation de ce projet dans le cadre de la réserve parlementaire 2013 à hauteur de 30 000 euros.

AIDES DU DÉPUTÉ DANS LE CADRE DE LA RÉSERVE PARLEMENTAIRE

Soumise régulièrement à controverse, la réserve parlementaire allouée aux députés et sénateurs est peu connue des citoyens. Le point sur cette réserve parlementaire en quelques questions et sur mes engagements en la matière : priorités et transparence.

La réserve parlementaire est une **enveloppe de subventions, allouée de manière annuelle aux députés et sénateurs**, afin qu'ils puissent soutenir des associations et participer au financement de projets de collectivités locales. **Chaque député se voit allouer 130 000 €, via son groupe politique.**

En ce qui me concerne, j'estime que mes concitoyens doivent bien évidemment avoir **un droit de regard sur l'utilisation de l'argent public**. Comme j'en ai pris l'engagement durant les élections législatives, **je publie chaque année la liste des projets que j'ai choisi de soutenir** au titre de la réserve parlementaire ainsi que le montant alloué. La liste complète est rendue publique sur mon site internet chaque début d'année. L'ensemble des dossiers ayant été déposés fin 2014 et leurs instructions étant achevées je vous présente la répartition pour l'année 2015.

LES COMMUNES DE LA 9^e CIRCONSCRIPTION

FOSSÉS	Construction du restaurant intergénérationnel	40 000 €
LE THILLAY	Mobilier de la nouvelle Mairie	20 000 €
SAINT WITZ	Rénovation de la toiture du tennis club	10 000 €
LASSY	Création d'un columbarium	5 000 €
VAUD'HERLAND	Extension du système de vidéo protection	3 000 €
CHAUMONTEL	Mise en place d'un système de vidéo protection	10 000 €
PUISEUX EN FRANCE	Équipement numérique scolaire	8 000 €
LUZARCHES	Achat de deux segway	5 000 €
SURVILLIERS	Réfection de la toiture du gymnase	4 500 €
LE PLESSIS LUZARCHES	Restauration du « Lavoir de la fontaine aux coqs »	2 500 €
CHENNEVIERES LES LOUVRES	Rénovation du côté pair de la rue d'Épiais	10 000 €
GONESSE	Projet « Fabrique numérique »	12 000 €



Le Thillay



Épinay-Champlâtreux

Le samedi 20 juin dernier, c'est la nouvelle mairie de **Le Thillay** qui a été inaugurée avec le maire Georges DELHALT et les élus locaux. La aussi j'ai participé dans le cadre de la réserve parlementaire à hauteur de 20 000 euros pour l'achat du nouveau mobilier.