

SPÉCIAL PRIVATISATION ADP

REFERENDUM

« Face au scandaleux projet de privatisation d'ADP lancé par le Gouvernement, des parlementaires, rassemblant un très large arc de forces politiques, ont ouvert la voie à un référendum sur cette question. 4,7 millions de signatures doivent désormais être recueillies. Un grand débat citoyen est maintenant ouvert.

Alors que le refus de la privatisation d'ADP monte, et que la voie du référendum est ouverte, V. Pécresse doit permettre aux élu·e·s régionaux de s'exprimer par un vote du Conseil régional. En avril 2019, la Présidente de Région déclarait ne pas être défavorable à cette privatisation. Les Franciliens ne.s sont les premiers concernés. Ils doivent pouvoir participer au débat et donner leur avis.

La Région doit donc prendre toute sa part dans la consultation citoyenne et démocratique qui s'engage en la facilitant : c'est ce que nous exigeons.

@DidierMignot
Conseiller régional - PCF 93



EDITO

- Privatisation d'ADP, CDG Express, construction du T4 -

Aménager l'Île-de-France pour améliorer la vie des Francilien·ne·s



Emmanuel Macron veut brader le patrimoine national en privatisant ADP. Le président des riches poursuit ses cadeaux à ceux qui possèdent. Depuis un an, nous avons pris part à la mobilisation contre la privatisation d'ADP en pointant ses graves conséquences : perte de souveraineté, casse sociale, dégâts environnementaux, pertes financières ...

Pour Macron, c'est la main invisible du marché qui guiderait l'aménagement du territoire, et non plus l'État qui agirait contre les inégalités et pour de meilleures conditions de vie, de travail, de mobilité.

La Région Ile-de-France, qui a la compétence de l'aménagement, peut stopper cette machine libérale qui transforme nos biens communs en machine à cash et saccager nos vies. Quand l'État est à ce point défaillant, les collectivités doivent le pallier.

Mais Valérie Pécresse laisse faire et même accompagne cette privatisation et la dégradation de nos conditions de vie. Elle n'est pas opposée à ce que l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle devienne Vinci Charles-de-Gaulle. Elle soutient le projet CDG express qui relierait l'aéroport à Paris pour 24€, pour seulement 11 000 passagers, et qui dégraderait encore les conditions de transports

de 1,5 millions de Franciliens. Elle soutient la construction d'un nouveau terminal T4 à Roissy qui coûterait plus de 7 milliards d'€, multiplierait les pollutions sonores et atmosphériques pour les riverains et serait en totale contradiction avec l'urgence de réduire les émissions de gaz à effet de serre, ceci pour des bénéfices très improbables en termes d'emplois.

Ces projets font sens : financés par de l'argent public pour satisfaire des actionnaires privés, ils font partie de la corbeille de la mariée de la privatisation d'ADP.

Nous combattons cette logique et y opposons un aménagement publiquement maîtrisé, au service des habitants, améliorant leurs conditions d'emploi, de vie, et leur environnement.

@CelineMalaise
Présidente de groupe - PCF 75



**RIP - referendum
d'initiative partagée**
4 717 396 électeurs
doivent signer pour
qu'un référendum soit
organisé



Actionnaires d'ADP
État français (50,6%), Royal Schipol
Group (8,0%), Vinci (8,0%), action-
naires individuels (4,3%), collectiv-
ités (22,3%), assurances (5,1%) et
les salariés (1,7%).



Finances.
Privatiser ADP rapporterait
8 à 10 milliards €
Le gouvernement estime qu'il
comblerait notre déficit qui
est de **2 300 milliards €**

PRIVATISATION D'ADP :

UN CADEAU AUX INTÉRÊTS TRÈS PRIVÉS

La question des transports, de leur maîtrise et du contrôle public est fondamentale. Cet enjeu est vital au regard de la crise écologique majeure que connaît notre planète.

Dans un tel contexte, le choix de l'Etat de vouloir céder entre autre les parts du capital qu'il détient dans ADP, qui gère les aéroports de Roissy, Orly et le Bourget est une aberration.

Aucune garantie environnementale et sociale

Comment ne pas voir que demain une telle privatisation amènerait les futurs propriétaires d'ADP à tout faire pour rentabiliser au maximum leur capital et leur investissement ? Quid dès lors des éléments de régulation arrachés par les riverains au cours des années, des couvre-feux, des cadencements, des aides à l'insonorisation, des logements publics ou privés, de l'emprise au sol des aéroports ? Quid aussi des salariés d'ADP et de toute la filière aéronautique francilienne, qui représente pour le seul aéroport d'Orly 175 000 emplois directs ou indirects.

L'excellente santé financière d'ADP

ADP est une entreprise qui se porte financièrement très bien.

Sa vente rapporterait à l'Etat entre 8 et 10 milliards d'€ pour une concession de 70 ans. Une somme dérisoire qui fait tomber l'argument principal du ministre de l'économie Bruno Lemaire, consistant à expliquer que cette privatisation permettra de remettre à flot le déficit de la France se montant à 2 300 milliards d'€... soit un renflouement de 0,35% !

L'Etat doit au contraire conforter la place de la puissance publique dans ce secteur.

STOPPER IMMÉDIATEMENT DE CDG EXPRESS

Des inquiétudes fondées

Le Gouvernement a confirmé le lancement du CDG express, train réservé à quelques milliers de riches touristes, pour desservir Roissy Charles-de-Gaulle. Les travaux sont, d'ores et déjà, lancés et financés avec de l'argent public alors que les transports du quotidien se dégradent. Le refus des élus locaux, des plus de 1,5 millions d'usagers du RER B, des lignes K et H, des riverains des travaux est croissant.

Comment le gouvernement peut-il privilégier les transports du quotidien et les délaissier, accentuer les dysfonctionnements et risquer ainsi une thrombose généralisée des transports publics dans le nord-est francilien ? La pseudo-concertation menée par le préfet n'était qu'une opération d'enfumage pour faire passer la pilule d'un train ignorant les territoires traversés.

La réalité sera que les usagers du quotidien, dont les salariés de l'aéroport de Roissy, n'auront jamais accès au CDG Express et la désaturation du RER B s'avérera n'être qu'une vue de l'esprit.

Un passage en force qui sert les intérêts privés

Le Gouvernement prétend achever ce projet d'ici aux Jeux Olympiques de 2024, alors que les expertises soulignent que les travaux impliqueraient des interruptions de trafic prolongées sur le RER B : une punition supplémentaire pour ses usagers de cette ligne déjà surchargée ! Une seconde option, repoussant le projet à fin 2025, n'offre guère plus de garanties et sera quoi qu'il arrive très défavorable au service public des transports du quotidien.

Aucune garantie ne sera jamais apportée sur la ponctualité, la fréquence, ni sur l'équilibre économique du CDG Express qui s'annonce déficitaire malgré un billet à 24€. La volonté de Macron est claire : passer en force, engager rapidement les travaux pour qu'ils ne soient plus réversibles afin que le CDG Express valorise la privatisation voulue d'ADP.



RER B = 1 million
d'usager-ère-s / jour
CGD express = 11 000
voyageur-se-s / jour



RER B = Pass navigo
unique / 75,20€ / trajet
de 28 minutes
CDG express = 24 €
l'aller / 20 minutes

PROJET DU NOUVEAU TERMINAL 4

Rompre avec un modèle de développement ultra-libéral

Ce qui se joue à travers la construction d'un nouveau terminal à Roissy Charles-de-Gaulle est le modèle de développement et ce que nous voulons laisser aux générations futures. Le T4, comme le CDG express, n'est qu'un projet pour valoriser ADP en vue de sa privatisation. Un bonus dans le panier de la mariée pour renforcer le rayonnement international et satisfaire la création de dividendes au mépris des populations et de l'environnement. Cette course à la rentabilité doit cesser.

A rebours des urgences environnementales et sanitaires

Alors que les accords de Paris engagent la France à diviser par quatre ses émissions de GES, ce nouveau terminal anéantirait cet objectif. L'estimation des émissions de CO2 données par ADP est fautive : avec une hausse du trafic aérien la pollution réelle de l'air respiré sera en augmentation. Les riverains s'en inquiètent ainsi que des nuisances sonores qui seront plus élevées. Quant à l'accélération de l'artificialisation des sols et ses conséquences négatives pour le ruissèlement des eaux ou la biodiversité, elle est évacuée par ADP.

Le mirage des 50 000 emplois créés

ADP annonce 50 000 emplois créés mais le ratio de créations d'emplois sur les aéroports par rapport au trafic aérien est de plus en plus faible et une partie des emplois ne sera qu'un transfert de ceux du T3 vers le T4. De plus, l'automatisation des activités sera renforcée sur ce nouveau terminal et le recours à la sous-traitance, qui s'accroît, précarise l'emploi local. Rien n'est prévu pour la formation et l'accès à l'emploi des populations riveraines et notamment pour les jeunes. Enfin, alors que les enjeux industriels et de recherche sont énormes dans l'aérien, pas un mot d'ADP sur la réduction des nuisances et de l'empreinte écologique de son activité. Une grande partie des promesses fera pschiiit !



Pour BruitParif, autour du futur T4, **la perte d'espérance de vie en bonne santé de 15 à 18 mois** dans les communes voisines



C'est 500 mouvements de plus par jour
soit 18 atterrissages/décollages supplémentaires chaque heure, y compris la nuit