L'ORAL DE LA SEMAINE : VINCENT CAPO-CANELLAS

La majorité doit montrer qu'elle veut réunir les Français

ENTRETIEN / Président de la Communauté de communes Le-Bourget-Drancy, Vincent Capo-Canellas a été réélu maire du Bourget en mars dernier. Une victoire qu'il lie au travail accompli et à son slogan : « Réussir Le Bourget, ensemble ! » *Par Jean-Pierre Reymond*

« Le département devra faire des choix et hiérarchiser ses priorités. »

Comment expliquez-vous votre large réélection ainsi que celle de J.-C. Lagarde à Drancy ?

L'un comme l'autre, nous avons réalisé des projets lors de nos précédents mandats qui s'adressaient à l'ensemble de la population sans mêler considérations politiques et gestion locale. Dans nos villes, cette démarche a rencontré l'adhésion des citoyens. Je m'en réjouis, car nous sommes sur un territoire qui a besoin que ses élus puissent parler haut et fort et cette élection dès le 1er tour nous donne cette capacité.

Pourtant les municipales *n'ont guère réussi à la droite...*

D'abord, nous avons un positionnement au centre droit. Et puis, si le 2e tour a sans doute été plus politique, l'élection d'Hervé Chevreau dans une ville de tradition socialiste montre que le travail local paye.

Quels sont les grands projets de votre mandature ?

Le premier, qui est en cours, est la construction d'un pôle bureaux de 20 000 m² sur la ZAC du Commandant Rolland qui sera livré en mars 2009. Proche du RER, il devrait permettre d'accueillir 1 000 emplois et deux autres immeubles de bureaux devraient être construits à proximité dans les 6 ans qui viennent. Le Bourget a une très longue tradition industrielle qui a fait sa richesse. Avec ce projet, nous allons passer à une nouvelle identité tertiaire qu'il fallait faire émerger entre Roissy et Saint-Denis. Ensuite, nous allons accueillir un lycée et un nouveau collège. Dans quelques semaines, nous allons également ouvrir le nouveau marché en centre-ville, accessible par des voies piétonnes qui le relieront aux différents quartiers.

Que vous apporte la présence du 1er aéroport d'affaires en Europe ?

C'est un élément incontestable de notre histoire et un élément fort de notre rayonnement. Il y a non seulement le salon de l'Aviation, mais aussi un pôle de 5 000 emplois même s'il n'est que marginalement sur le territoire du Bourget. Après, cet aéroport constitue une niche sur le marché aéroportuaire, mais c'est un secteur en fort développement qui devrait constituer un vrai pôle d'emplois.

Où en est le projet de Cité de l'air et de l'espace ?

C'est un sujet central pour l'avenir du territoire. On parle aujourd'hui d'une cité de l'Eco mobilité car on ne peut pas parler de nos jours d'un aéroport sans évoquer les questions environnementales. L'Etat a une dette envers ce territoire et nous attendons qu'il passe des mots aux actes pour que ce projet nous permettre de trouver une vitrine et apporte une synergie entre les industries et cet aéroport qui est utile à toute l'Ile-de-France. Autour, nous devons pouvoir faire vivre les métiers de l'aérien, les formations et une vitrine aéronautique. Nous attendons de Jean-Louis Borloo qu'il donne l'impulsion pour ce projet qui serait pour nous l'équivalent du Stade de France en termes de développement. Ensuite, le président de la république doit donner le signal de sa volonté de créer un grand équipement dans le Nord de Paris. La France étant ce qu'elle est, ce projet ne peut marcher que s'il est porté au plus haut niveau de l'Etat. Cela serait dans la logique du Grand Paris et d'un développement équilibré de la région parisienne.

Et si l'Etat préférait financer l'enfouissement de la N13, vous le prendriez bien ?

Le budget, oui...

Le Parc des expositions tourne-t-il à plein ?

Il tourne bien. La CCI de Paris a remis des sommes conséquentes pour le rénover. Depuis la fusion avec Unibail, une nouvelle équipe est aux manettes et je souhaite que le Parc puisse être mieux intégré à la ville. Il a également besoin d'une meilleure desserte en transports qui passe sans doute par le prolongement de la ligne 7.

Quel est le bilan de la gratuité des cantines ?

Les enfants sont souvent obligés de manger dans les cantines. Nous avons regardé nos tarifs et le taux d'impayés. A un moment, la modulation des tarifs, c'est kafkaïen. A force de faire des tarifs bas, l'administration se caricature elle-même, car le coût d'édition des factures et de recouvrement des impayés devient dissuasif. Et puis, la gratuité n'est pas une allocation et nous sommes sûrs que l'enfant en profitera. Après, c'est un choix budgétaire pour nos deux villes qui s'élève à plus de 900 000 euros par an.

Vous n'avez pas été suivi, y compris par les maires de gauche...

En politique, il faut savoir sortir des habitudes. On joue de la politique tarifaire pour le sport, la culture... Pourquoi ne le ferait-on pas pour les enfants ?

Cette décision résulte-t-elle d'une paupérisation des habitants de votre ville ?

Elle résulte avant tout d'une volonté de mixité sociale qui n'oublie pas les classes dites moyennes. Après, j'attends les résultats du recensement, mais je pense qu'il y a des évolutions contrastées dans la mesure où il y a eu des arrivées de populations en difficulté et d'autres arrivées chez nous car elles ne trouvaient plus à se loger ni à Paris ni en première couronne. Ainsi, les 400 logements en accession à la propriété que nous avons réalisés ont été vendus en quelques mois. J'ai longtemps reproché au parti communiste de ne s'adresser qu'à une partie de la population, ce n'est pas mon souhait. Notre démarche est de s'adresser à tous et de veiller à ce qu'il y ait un équilibre dans la ville.

Etes-vous favorable à CDG express ?

Le secteur aéronautique est le premier employeur d'Ile-de-France avec un vrai potentiel de développement dans un milieu concurrentiel. Mais CDG express doit aller de pair avec la rénovation du RER.

Que va changer l'élection de Claude Bartolone à la tête du Conseil général ?

Ce département a besoin d'être dépoussiéré. Cela fait 40 ans que l'on vit un peu chloroformé et il faut soulever le couvercle. Aura-t-il le courage d'aller au bout des changements de pratiques et de la simple image ? C'est toute la question. Sa majorité lui permettra-t-elle de porter une autre politique ? Ce problème n'est pas encore tranché. En tout cas, nous pratiquerons une opposition constructive et nous espérons que la gestion sera œcuménique et tiendra compte des projets de villes sans considérations politiques. Et puis, le département devra faire des choix et hiérarchiser ses priorités.

Le Nouveau Centre est-il autre chose que le supplétif de l'UMP ?

C'est un parti naissant dans un système bipolaire. Il doit être l'aile modérée de la majorité et reconstruire l'identité qu'avait l'UDF car beaucoup de gens du centre droit se sentent aujourd'hui orphelins.

Quelles sont vos principales divergences avec l'UMP ?

Nicolas Sarkozy a compris que ce pays a besoin de réformes. Mais derrières ses réformes un peu tous azimuts, il doit montrer qu'il a un vrai projet d'équilibre pour notre pays qui demeure trop fragmenté et qui a besoin d'être rassuré. La majorité doit montrer qu'elle veut réunir les Français autour d'un cap généreux et réaliste.

Il se dit que J.-C. Lagarde sera candidat à la présidence du Nouveau Centre...

C'est une hypothèse qui mérite d'être affinée car il pourrait apporter beaucoup au débat politique, non seulement au Nouveau Centre, mais également pour sa vision de la banlieue.

Que pensez-vous de la nomination de Christian Blanc ?

Le président de la république a pointé un bon sujet. Je suis frappé par le renouveau architectural de villes comme Madrid ou Barcelone. L'idée de faire réfléchir une dizaine d'architectes sur l'avenir de la région est positive. Après, la région n'est toujours pas arrivée à maturité. Sur les transports comme sur le développement économique, il n'y a pas de véritable chef de file. Le STIF l'est devenu institutionnellement, mais dans les faits il y a des progrès à réaliser. Il y a également trop de compétences partagées sur les questions de développement et d'aménagement. Le Grand Paris devra apporter une simplification des processus de décisions et de financements et une nouvelle dynamique sur les transports. Christian Blanc est un homme de dialogue mais sa feuille de route n'est pas évidente.