

PROCÈS-VERBAL DU CONSEIL DE COMMUNAUTÉ

SEANCE ORDINAIRE DU 9 MAI 2019

<u>Nombre de Conseillers :</u>	L'an deux mille dix-neuf, le NEUF MAI, à vingt heures et trente minutes,
en exercice..... 61	Le Conseil de la Communauté d'Agglomération PLAINE VALLÉE, légalement convoqué par courrier du 2 Mai 2019 et par affichage du 2 Mai 2019, s'est réuni à la Mairie de Soisy-sous-Montmorency, 2, avenue du Général de Gaulle, dans la salle des mariages, sous la présidence de M. Luc STREHAIANO , Président et Maire de Soisy-sous-Montmorency.

Etaient présents :

- **Andilly :**
- **Attainville :**
- **Bouffémont :**
- **Deuil-la Barre :**

- **Domont :**
- **Enghien-Les-Bains :**
- **Ezanville :**
- **Groslay :**
- **Margency :**
- **Moisselles :**
- **Montignion :**
- **Montmagny :**
- **Montmorency :**
- **Piscop :**
- **Saint-Brice-sous-Forêt :**
- **Saint-Gratien :**

- **Saint-Prix :**
- **Soisy-sous-Montmorency :**

Daniel FARGEOT,
Odette LOZAÏC,
Claude ROBERT, Michel LACOUX,
Muriel SCOLAN, Michel BAUX, Dominique PETITPAS, Gérard DELATTRE, Virginie FOURMOND, Bertrand DUFOYER (à partir du rapport n°2), Fabrice RIZZOLI,
Frédéric BOURDIN, Jean-François AYROLE, Paul-Edouard BOUQUIN, Fabrice FLEURAT,
Xavier CARON,
Alain BOURGEOIS, Agnès RAFAITIN-MARIN, Pierre GREGOIRE,
Christine MORISSON,
Christian RENAULT,
/
/
Patrick FLOQUET (à partir du rapport n°2),
Thierry OLIVIER, Christian ISARD, Marie MOREELS, Jean-Pierre DAUX,
Christian LAGIER,
Virginie HENNEUSE, Patrick BALDASSARI, Didier ARNAL,
Julien BACHARD, Jacqueline EUSTACHE-BRINIO, Didier LOGEROT, Karine BERTHIER, Jean-Claude LEVILAIN,
Anne BERNARDIN, Natacha VIVIEN,
Jean-Pierre ENJALBERT,
Luc STREHAIANO, Bania KRAWAZYK, François ABOUT, Laura BEROT,

Lesquels forment la majorité des membres en exercice et peuvent délibérer valablement en exécution de l'article L2121-17 du code général des collectivités territoriales.

Absents excusés ayant donné Procuration :

Marie-Christine FAUVEAU-MARTINET à Xavier CARON ; Véronique RIBOUT à Odette LOZAÏC ; Alain GOUJON à Christian RENAULT ; Patrick FLOQUET à Muriel SCOLAN ; Michèle BERTHY à Luc STREHAIANO ; Muriel HOYAUX à Marie MOREELS ; Alain LORAND à Christian LAGIER ; William DEGRYSE à Patrick BALDASSARI ; Gérard BOURSE à Jean-Pierre ENJALBERT ; Claude BARNIER à François ABOUT.

Absents : Bertrand DUFOYER (au rapport n° 1) ; Michelle HINGANT ; Philippe SUEUR ; François HANET ; Joël BOUTIER ; Marc POIRAT ; Fabienne PINEL ; François ROSE ; Luc-Eric KRIEF ; François DETTON ; Christiane LARDAUD.

Le Président procède à l'appel des Conseillers Communautaires et après avoir constaté que le quorum est atteint, déclare la séance du conseil de communauté ouverte.

La séance est ouverte à 20 heures 30.

ADMINISTRATION GÉNÉRALE

1 – NOMINATION DU SECRÉTAIRE DE SÉANCE

Pour cette séance du 9 Mai 2019, il est proposé de procéder à la désignation du secrétaire de séance en prenant la liste des délégués par ordre alphabétique.

Le Conseil de Communauté sur proposition de Monsieur le Président et à l'unanimité, DÉCIDE de procéder à la désignation du secrétaire de séance en prenant la liste des délégués par ordre alphabétique, et pour cette séance du 9 Mai 2019, DÉSIGNE Monsieur Christian ISARD.

11

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE – ENVIRONNEMENT

2 – CONTRIBUTION DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PLAINE VALLEE A LA CONCERTATION SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DU TERMINAL 4 ET SUR LE DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE

Le projet de construction d'un nouveau terminal T4 à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, porté par ADP, répond à la croissance prévisionnelle du trafic aérien vers et depuis Paris au cours des vingt prochaines années .

Ce projet va accroître le trafic de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, exprimé en passagers (40 millions de passagers supplémentaires) et en mouvements (500 vols quotidiens supplémentaires, soit + 38% par rapport à la situation actuelle) à l'horizon 2037. Il va ainsi augmenter quotidiennement le nombre potentiel de survols de l'agglomération avec un impact sur l'environnement (nuisances sonores et atmosphériques) et sur la santé des populations.

Cette concentration du trafic sera encore renforcée par l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes alors que Paris-Charles-de-Gaulle accueille déjà 50% du trafic national ;

L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est l'aéroport européen le plus utilisé entre 22 heures et 06 heures avec 170 vols enregistrés en moyenne par nuit et l'essentiel des nuisances sonores est supporté par les secteurs urbanisés du Val d'Oise au-dessus des communes des quatre agglomérations du département.

Ce projet de Terminal 4 impose d'améliorer et de développer la desserte par les transports publics de la plateforme de Paris-Charles-de-Gaulle. .

Si ce projet de T4 devrait permettre la création de 50 000 emplois directs, toutefois, l'existence de l'aéroport depuis plus de 40 ans n'a pas empêché la persistance d'un taux de chômage dans les territoires du Val d'Oise nettement au-dessus des moyennes, et les emplois de l'aéroport bénéficient insuffisamment aux populations du département, tout comme la formation aux métiers de l'aérien qui constitue toujours le grand défi à relever.

Le dispositif d'aide aux riverains connaît de fréquents dysfonctionnements et des temps d'attente trop longs dans le cadre de l'instruction des dossiers d'aide à l'insonorisation.

La contrainte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) engendre une inégalité territoriale sur la question de la construction de logements et des opérations de renouvellement urbain particulièrement pour les communes situées en zone C du PEB.

Enfin, le projet de privatisation du groupe Aéroports de Paris, décidé par le gouvernement, et adopté en seconde lecture le 11 avril 2019 par l'Assemblée Nationale dans le cadre du projet de loi Plan d'Action pour la Croissance et la Transformation des Entreprises (PACTE) renforce les craintes des élus et des populations sur les évolutions potentielles de la plateforme aéroportuaire de Paris – Charles de Gaulle.

Monsieur RIZZOLI rappelle, en préalable, que Roissy, avec ou sans la création de Notre Dames des Landes, est un HUB pour Air France.

Il précise que sur le fond les arguments de notre refus sont fondés sur des demandes permanentes qui ne sont pas satisfaites et que c'est donc plutôt un choix de Société qui s'impose à nous quelle que soit la situation générée par l'aéroport de Roissy.

Pour lui, le Terminal T4 n'a pas lieu d'être pour 3 raisons :

Tout d'abord le projet se traduirait par une augmentation des nuisances sonores pour les riverains et les habitants de Plaine Vallée avec une mesure de l'indice qui passerait de 66,7 en 2017 à 75 en 2037. Par ailleurs, l'augmentation du nombre de mouvements conduirait globalement à une augmentation de la pollution chimique si on prend en compte les atterrissages, les roulages et les décollages de 30 % pour le dioxyde d'azote et de 11% pour les particules fines.

Monsieur RIZZOLI rappelle également que l'impact de ce projet sur l'emploi n'est pas démontré à ce jour, comme cela est précisé dans la délibération. Une étude indépendante fait état d'une baisse du nombre d'emploi sur la plateforme entre 2009 et 2015 alors que le trafic a augmenté de 13%.

La création de cette nouvelle structure contribuera à favoriser l'usage de l'avion et comme dit précédemment c'est un choix de société pour un mode de transport extrêmement générateur de gaz à effet de serre.

La contribution de l'aviation aux émissions globales de gaz à effet de serre urbaine est estimée à 3 %. Il précise qu'en fait cet impact serait de 2 à 4 fois plus important selon un récent rapport. Un phénomène qui devrait s'accroître avec l'accroissement régulier du nombre de voyageurs mais aussi du réseau action climat. Il souligne que si rien n'est fait les émissions dans ce secteur vont doubler voire tripler d'ici 2050 réduisant à néant toute chance de limiter le réchauffement de la planète.

Monsieur RIZZOLI s'étonne que dans la délibération proposée il n'y a aucune référence sur le climat. Il pense qu'il faut afficher une position défavorable à un nouveau T4 indépendamment des revendications légitimes concernant Roissy qui figurent dans le projet de délibération.

Cependant, il ne trouve pas toutes ces revendications très exigeantes car il n'est pas demandé réellement la suppression des vols de nuit. Il rappelle qu'il y a des pays très industrialisés comme l'Allemagne qui interdisent les vols de nuit.

Pour lui il y a 3 enjeux majeurs : la santé publique, la suppression des vols de nuit et le doublement du plafond d'indemnisation pour l'isolation des riverains.

Il demande également une priorité à la justice sociale c'est-à-dire de supprimer les constructions dans les zones de bruit. Et Enfin il s'agirait même de demander la suppression de la taxe sur le kérosène dont l'aviation est exemptée au moins sur les vols intérieurs. C'est pourquoi il faut émettre un vœu contre la privatisation d'ADP très clair indépendamment des demandes d'arrêt du projet T4.

Monsieur ENJALBERT partage l'avis de Monsieur RIZZOLI cependant il rappelle que la délibération de ce soir est le T4. Là il ne s'agit pas d'un débat sur ce que va devenir le trafic car il va augmenter avec ou sans T4. La question de ce jour est de donner un avis défavorable en rappelant pourquoi : « Sommes-nous favorables ou non sur la construction de ce T4 ? ». Effectivement Monsieur ENJALBERT souhaiterait que l'avis du conseil soit unanime sur ce projet.

Il est bien évident que le premier point de cet avis défavorable concerne la santé !

Concernant les vols de nuit, il est demandé une réduction du nombre de vol tenant compte des recommandations de l'OMS. Aujourd'hui l'OMS recommande un bruit qui soit inférieur à 40 décibels. Si on demande l'application des recommandations de l'OMS il ne peut pas avoir de vols de nuit car aucun vol de nuit ne peut faire moins de 40 décibels c'est le bruit d'une conversation. On est restrictif quand on dit qu'on veut l'application des recommandations de l'OMS.

Monsieur ARNAL reconnaît qu'il n'est pas facile de trouver une rédaction qui conduise à l'unanimité. La délibération rappelle bien la liste du minimum requis qu'il faut pour que le territoire puisse accepter la situation actuelle et éventuellement une évolution de cette situation.

Là où il est un plus interrogatif, c'est pour tout ce qui concerne l'emploi. Est-ce que, oui ou non, on veut les 40 000 emplois, un pôle en France sur le territoire qui a un caractère international. Le trafic va évoluer, il va augmenter et là encore on en subira les nuisances. 400 000 valaisiens seront impactés par l'évolution des mouvements car nous sommes le département qui sera le plus impacté. C'est déjà le cas aujourd'hui.

Depuis les années 2000, il y a un élément nouveau avec la COP 21.

Les engagements de la COP 21 en matière environnementale sont incompatibles avec un développement des nuisances à partir du T4 sur le territoire. Alors autant il est d'accord sur la proposition faite par Plaine Vallée sur le vote, autant il est gêné sur cet aspect-là de l'argumentaire.

Notre position a donc un point faible si on veut que Roissy fonctionne.

Afin de répondre à une partie des interrogations de Monsieur ARNAL, le Président propose d'ajouter dans la délibération : « Considérant les préconisations et les engagements liés à la COP21 ».

Monsieur BOURDIN sur la question des emplois n'est pas sûr que cela doive être l'argument choc pour convaincre. Depuis quelques années dans le secteur aéroportuaire on voit bien que c'est un secteur qui est en pleine mutation où on supprime des emplois.

Il rappelle qu'on est en train de faire face à une automatisation rampante. Il est certain que nous allons créer des emplois avec le développement du trafic cependant il y aura un certain nombre de destruction d'emploi à côté de cela. Auparavant quand on prenait l'avion on croisait entre 8 à 10 personnes ; aujourd'hui on en croise 3 voire 4. Il rappelle également que les constructeurs aériens sont en train d'inventer l'avion à un pilote.

Le PEB existe depuis longtemps, on a l'impression que c'est quelque chose qui ne bouge pas vraiment et qui n'évolue pas, pour autant dans les communes on a l'impression que les avions ne circulent pas tous de la même manière, pas à la même fréquence. Il souhaiterait que dans la résolution on parle du PEB en demandant qu'il soit recalculé et analysé. Aujourd'hui ses habitants subissent les bruits des avions et ne bénéficient d'aucune subvention.

Monsieur ENJALBERT précise que l'insonorisation est conditionnée par le Plan de Gêne Sonore (PGS), pas par le PEB. C'est un sujet majeur pour lequel on pourrait ouvrir tout un débat. La délibération n'évoque pas dans sa complexité, dans sa totalité l'ensemble des « Considérants » dans ce dossier complexe cependant il fallait proposer une trame pour qu'on puisse délibérer unanimement.

Monsieur DUFOYER a une incompréhension très précise sur la délibération en page 4 sur le « développement d'une desserte de transports publics de qualité avec le territoire aéroportuaire de Roissy et la plate-forme Paris-CDG ».

Dans les 4èmes items suivant :

« Le développement des lignes de bus desservant la plateforme depuis le territoire de Plaine Vallée (la relance des études du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui doit, dans le futur, desservir Roissy sur les emprises de l'avenue du Parisis »,

Il y a la notion de relance des études hors à sa connaissance les derniers éléments qui sont en lien avec ce sujet sont les concertations qui ont été réalisées sur l'avenue du Parisis en 2012.

Les habitants concernés ont été pour le moins frileux sur le dossier qui a été présenté et complété par une liaison routière à haute fréquence sur le territoire des communes de l'ex CAVAM.

Monsieur DUFOYER trouve une incohérence vis-à-vis de ce qui vient de se dire sur les risques de santé, les éléments de la COP 21 et plus précisément sur le plan d'évolution sonore qui, de son point de vue, n'a pas été totalement traité dans cette concertation sur l'avenue du Parisis. Cette phrase de la délibération est relativement engageante notamment pour la commune de Deuil-La Barre et pose un vrai problème de conscience sur la globalité du document.

Le Président répond que Monsieur DUFOYER a raison de rappeler que le projet de la concertation sur la partie ouest de l'avenue du Parisis qui avait été proposé, a été rejeté d'une manière quasiment unanime par ceux qui sont opposés à toutes formes de liaisons routières et même par ceux qui souhaitent une liaison routière améliorée entre ce secteur et Roissy.

Le projet, pour la partie ouest, n'existe plus et l'engagement qui a été pris à l'époque est de représenter à la population un projet, qui s'il n'est pas accepté, ne sera pas réalisé.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le code de l'environnement,

VU l'arrêté n° A 15-592-SRCT du préfet du Val d'Oise en date du 25 novembre 2015 portant création de la Communauté d'Agglomération « PLAINE VALLEE » à compter du 1^{er} janvier 2016,

VU l'arrêté préfectoral n°180562 en date du 31 mai 2018 portant adoption des statuts de la communauté d'agglomération,

VU la concertation préalable volontaire mise en œuvre par le groupe ADP au titre de l'article L 121-7 du code de l'environnement relative au projet d'aménagement du terminal T4 et de développement de l'aéroport PARIS-CHARLES DE GAULLE à horizon 2035-2040,

VU le dossier de consultation élaboré par le maître d'ouvrage,

VU les objectifs et caractéristiques du projet,

CONSIDERANT :

1°) LES DEMANDES PERMANENTES POUR PRESERVER LES POPULATIONS ET AIDER LES HABITANTS :

Par la mise en œuvre d'une diminution des nuisances sur Paris-Charles-de-Gaulle particulièrement la nuit

Sachant les préconisations et les engagements actés par la Conférence des Parties dans le cadre de la COP 21 en matière de climat en vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Sachant que les travaux menés et les préconisations formulées à droit constant n'ont pas permis de limiter les nuisances nocturnes subies par les populations riveraines, tout particulièrement en début de nuit (22h00-00h00) et en fin de nuit (05h00-06h00).

Sachant que la ponctualité des vols sur ces tranches horaires n'a pu être résolue par les compagnies aériennes ;

Sachant que le trafic de nuit sur la plate-forme entre 22 heures et 6 heures est en augmentation et représente 12,9% du trafic en 2018 contre 11,9% en 2017 ;

Sachant que Paris-Charles-de-Gaulle enregistre 170 mouvements en moyenne par nuit entre 22 heures et 6 heures, ce qui le place en tête des aéroports européens et que des mesures ont été prises sur les grands aéroports européens de taille équivalente (par exemple à Francfort dès 2012) avec l'interdiction de tout mouvement commercial entre 23 heures et 5 heures sur la plate-forme ;

Sachant les demandes restées sans effet :

- Pour la diminution significative des nuisances sonores du trafic aérien de nuit entre 23 heures et 05 heures, conformément aux recommandations de l'OMS ;
- Pour l'adoption de mesures de restriction opérationnelles du trafic de nuit visant les mouvements commerciaux de passagers entre 23 heures et 05 heures ;
- Pour l'application des procédures d'approche en descente continue et de modifications des trajectoires ;
- Pour l'interdiction des avions les plus bruyants ;
- Pour le relèvement des plafonds de survol ;
- Pour le plafonnement du nombre de vol ;
- Pour la relance du projet de fret ferroviaire à grande vitesse Euro Carex.

Par la protection renforcée des populations riveraines de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle

Sachant les conclusions de l'étude épidémiologique DEBATS qui portent sur l'impact sanitaire du transport aérien, notamment autour de Paris-Charles-de-Gaulle, et qui doivent être publiées ;

Sachant qu'il conviendrait de mettre en place un Observatoire de veille sanitaire autour de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle ;

Sachant que l'Organisation Mondiale pour la Santé a publié le 10 octobre 2018 ses lignes directrices relatives au bruit et que ce document indique que « les niveaux sonores produits par le trafic aérien doivent être réduits à moins de 45 décibels, car un niveau supérieur à cette valeur a des effets néfastes sur la santé » ;

Sachant que les cartes de « mois de vie en bonne santé perdus » produites par BruitParif démontrent que les zones où l'impact sanitaire est le plus fort sont précisément les zones aéroportuaires de Roissy et d'Orly ;

Sachant la demande restée sans effet de création d'un Observatoire des valeurs immobilières, des parcours résidentiels et des soldes migratoires au niveau des communes des agglomérations impactées afin de mieux évaluer le coût social lié au transport aérien ;

Par la réforme du dispositif d'aide aux riverains

Sachant que le droit de délaissement envisagé par le gouvernement ne saurait être une réponse en raison des risques qu'il présente d'aggravation de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale ;

Sachant que le dispositif d'aide aux riverains fonctionne mal pour Paris-Charles-de-Gaulle où l'on observe de fréquents blocages dans l'instruction des dossiers avec des temps d'attentes trop longs pour le riverain et les entreprises spécialisées dans l'isolation phonique des bâtiments éligibles (trois ans en moyenne et jusqu'à cinq ans) ;

Sachant que l'avenir du Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires (FCNA) dont bénéficient les communes incluses dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) risque d'être menacé en raison de la privatisation de l'aéroport ;

Sachant qu'au regard de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) rien n'est prévu pour une nouvelle fiscalité fondée sur le principe pollueur-payeur avec un élargissement de la contribution au gestionnaire d'aéroport ;

Sachant les demandes formulées pour l'instauration d'une taxe de compensation des nuisances aéroportuaires (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre extra aéronautique des aéroports pour financer les actions de l'établissement public de territoire aéroportuaire ;

Sachant que cette taxe constituerait une participation des opérateurs à la réparation des nuisances, issue de leurs activités économiques dérivées ;

Par la correction de l'inégalité territoriale sur les opérations de renouvellement urbain en zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Sachant que l'équilibre économique du marché immobilier est perturbé dans les zones exposées au bruit par la dévalorisation du foncier, ce qui décourage aussi bien l'entretien du bâti existant que le renouvellement urbain ;

Sachant que le territoire aéroportuaire de Roissy subit des contraintes de construction très fortes engendrées par les règles de restriction PEB issu de la loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisation au voisinage des aérodromes ;

Sachant que pour répondre au phénomène de dégradation urbaine des opérations de renouvellement urbain sont autorisées en zone C des PEB pour les seules communes incluses dans les contrats de développement territoriaux (CDT) ;

Sachant les conséquences pour les communes hors CDT qui connaissant les mêmes contraintes d'urbanisme liées au PEB et qui n'ont pas de marge de manœuvre ;

Sachant qu'il est urgent de rechercher une évolution législative qui prenne en compte la possibilité de construire sur des périmètres pré-identifiés en zone C du PEB hors CDT pour les communes totalement bloquées et pour les communes carencées ;

2°) LES DEMANDES RECURRENTES POUR ASSOCIER LES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET LES ETABLISSEMENTS PUBLICS :

Par la création d'une gouvernance territoriale

Sachant la demande de l'agglomération Roissy – Pays de France de création d'une instance territoriale de concertation et de décision qui réunisse l'ensemble des acteurs (DGAC, gestionnaire d'aéroport, entreprises du secteur aérien, collectivités locales, région, départements, associations de riverains) ;

Sachant que cette instance fondée sur l'engagement volontaire des acteurs concernés aurait vocation à se saisir des différents sujets intéressant les rapports entre l'activité aéroportuaire et aérienne et les territoires impactés, en particulier les questions de déplacements, d'emploi et de formation, d'habitat, de logement et d'aide à l'insonorisation, d'environnement et d'information ;

Par la mise en œuvre d'un schéma aéroportuaire national et d'un Contrat de Développement Durable Aéroportuaire (CDDA) pour l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle

Sachant que, pour se prémunir des conséquences potentielles de la privatisation voulue par l'Etat du groupe Aéroports de Paris (ADP), il serait impératif que l'Etat assume ses missions de stratège et de régulateur ;

Sachant qu'un schéma aéroportuaire national permettrait de fixer les grandes orientations à moyen et long terme (30 ans et plus) de l'Etat en matière de politique aéroportuaire, notamment afin de rechercher une offre plus équilibrée et décentralisée ne nécessitant pas le passage systématique par Paris-Charles-de-Gaulle lorsque celui-ci pourra être évité ; ce qui sera en contradiction avec les intérêts du futur gestionnaire de l'aéroport ;

Sachant que pour rééquilibrer le système aéroportuaire national, il sera aussi impératif de traiter ensemble la régulation économique et la régulation environnementale, c'est-à-dire de mettre en balance la capacité opérationnelle de l'aéroport et sa capacité environnementale ;

Sachant que, à l'échelle du territoire, l'agglomération Plaine Vallée aurait vocation à être associée à la démarche conduite par l'agglomération Roissy-Pays de France de mise en œuvre d'un Contrat de Développement Durable Aéroportuaire (CDDA) qui devrait être négocié et signé par l'ensemble des acteurs de la gouvernance territoriale ;

3°) LES DEUX DEFIS MAJEURS NON RELEVES A CE JOUR :

Pour le développement d'une desserte de transports publics de qualité avec le territoire aéroportuaire de Roissy et la plate-forme Paris-CDG

Sachant que l'accès au territoire aéroportuaire de Roissy est encore trop déficient par les transports publics pour les populations limitrophes mais également pour celles du territoire de Plaine Vallée ;

Sachant que les habitants de notre territoire sont toujours dans l'attente de :

- l'interconnexion de la ligne H du Transilien à Pleyel avec les lignes du Grand Paris Express afin de réduire le temps de trajet vers les pôles d'emploi de Roissy – Charles de Gaulle ;
- la réalisation de la Ligne 17 du Grand Paris Express ;
- la réalisation, en parallèle, les antennes ouest et est de la Tangentielle nord (T. 11)
- du développement des lignes de bus desservant la plateforme depuis le territoire de Plaine Vallée (la relance des études du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui doit, dans le futur, desservir Roissy sur les emprises de l'avenue du Parisis ;
- le prolongement du tramway T5 jusqu'au Bourget ;

Sachant que, dans le même temps, il sera impératif de fluidifier les accès routiers via le nord du territoire de Plaine Vallée depuis la Croix-Verte, via la Francilienne, le contournement nord de l'aéroport et, dans l'autre sens, avec une liaison directe entre l'A 1 (dans le sens Paris – Province) et la Francilienne vers Cergy ;

Pour la définition concertée et la mise en place d'une offre de formation globale et cohérente, publique et privée, permettant de relever le défi de la formation

Sachant que les populations du département du Val d'Oise n'ont pu bénéficier des retombées économiques et sociales à la mesure du poids des activités liées à l'aéronautique dans la partie nord de l'agglomération francilienne ;

Sachant que l'offre de formation et de qualifications propres aux métiers du monde aéroportuaire au bénéfice des populations voisines des plateformes reste embryonnaire avec des exigences restées sans réponse à ce jour pour :

- L'ouverture d'une Université des métiers de l'aéroportuaire et de l'aéronautique ;
- La création d'un CFA des métiers de l'aérien ;
- Le développement de formation professionnelle en lien avec la filière logistique et la sous-traitance aéroportuaire ;
- Le soutien au développement de la filière numérique et de la digitalisation.
- La généralisation de l'enseignement de l'anglais dès la classe de CP dans l'ensemble des écoles du territoire.
- La promotion d'une formation à grande échelle à destination du public adulte « 1000 bénéficiaires par an » sur les pré-requis en anglais « les 500 mots indispensables », conditions essentielles pour accéder aux emplois en liens avec l'activité des deux aéroports (vers les métiers de l'accueil, de la restauration, de l'hôtellerie, du tourisme, des commerces et services....) ;

La commission Espaces Publics et Environnement consultée ayant émis un avis défavorable ;

Monsieur ENJALBERT, rapporteur, entendu dans son exposé,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, après en avoir délibéré par 39 voix Pour et 12 Abstentions (Mesdames FAUVEAU-MARTINET (par procuration), MORISSON, EUSTACHE-BRINIO, BERTHIER, BERNARDIN, VIVIEN, BEROT et Messieurs CARON, BACHARD, LOGEROT, LEVILAIN, RIZZOLI),

- **EMET UN AVIS DEFAVORABLE AU PROJET D'AMENAGEMENT DU TERMINAL T4 PORTE PAR ADP.**

QUESTIONS DIVERSES

Pas de questions diverses.

INFORMATION

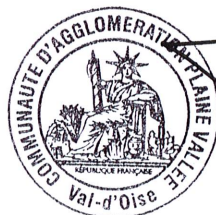
La prochaine séance plénière se tiendra le 22 Mai 2019.

PLUS AUCUNE QUESTION N'ÉTANT A L'ORDRE DU JOUR
LA SÉANCE EST LEVÉE A 21 H 00



Le Secrétaire de Séance,

Christian ISARD



Le Président,

Luc STREHAIANO