

PROCÈS VERBAL
CONSEIL MUNICIPAL DU 14 OCTOBRE 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le quatorze octobre à vingt heures, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, sous la présidence de M. Fabrice LEPINTE, Maire.

Date de convocation : 07 octobre 2024

Date d'affichage : 07 octobre 2024

Nombre de membres en exercice : 11

Nombre de membres votants :

Prénom/Nom/Fonction	Présent	Absent	Excusé	Pouvoir
Fabrice LEPINTE (<i>Maire</i>)	X			
Xavier ANQUETIN (<i>1^{er} adjoint</i>)	X			
François-Régis TARDY (<i>3^{ème} adjoint</i>)	X			
Gaël GUADEBOIS (<i>4^{ème} adjoint</i>)	X			
Patrick DUEDAL (<i>Conseiller</i>)	X			
Nina DHOOGHE (<i>Conseiller</i>)	X			
Grégoire FLANDIN (<i>Conseiller</i>)	X			
Magali LEMAIRE (<i>Conseiller</i>)	X			
Philippe MANCINI-HEITZELER (<i>Conseiller</i>)		X		
Véronique LEITERER (<i>Conseiller</i>)			X	
Thierry GAUGUET (<i>Conseiller</i>)		X		

A été nommé(e) secrétaire de séance : François-Régis TARDY

Monsieur le Maire propose d'ajouter un point à l'ordre du jour concernant l'association sportive de Judo Club KAZOKU 78. Le conseil accepte l'ajout de ce point à l'unanimité.

DELIBERATION DEL 2024 027 : Portant sur l'approbation du conseil municipal du 11 juin 2024

Il est proposé au conseil d'approuver le procès-verbal de la séance du 11 juin 2024. Aucune remarque n'étant formulée, le procès-verbal est approuvé à l'unanimité.

Vote

POUR : 8

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

DELIBERATION DEL2024 028 : portant sur la mise à disposition du véhicule communal aux Goussonvillois

EXPOSE :

Monsieur le maire propose au Conseil de mettre à disposition le véhicule communal (Twingo) aux Goussonvillois. Cette initiative vise à améliorer la mobilité au sein de la commune. Elle reflète l'engagement à répondre aux besoins des administrés tout en assurant une gestion responsable des ressources communales.

Cette initiative vise à promouvoir l'égalité et l'accessibilité pour tous les habitants de la commune, notamment ceux qui n'ont pas de moyen de transport personnel. En mettant à disposition la Twingo communale, nous offrons une solution pratique et économique pour ces besoins.

Pour être éligible à l'utilisation de la Twingo communale, les administrés doivent :

- Être domiciliés à Goussonville.
- Posséder un permis de conduire valide.
- Être à jour de leurs obligations envers la commune (paiement des taxes, etc.).

Ils doivent formuler une demande écrite auprès de la mairie. Une convention de mise à disposition sera signée, précisant les conditions d'utilisation et les responsabilités de l'utilisateur.

La Twingo peut être mise à disposition pour une durée maximale de 3 jours consécutifs, renouvelable sous réserve de disponibilité.

Le véhicule ne peut être utilisé que pour des déplacements à caractère non commercial. L'utilisateur doit respecter le Code de la route et veiller à le maintenir dans l'état où il lui a été prêté.

L'utilisateur est responsable de tout dommage causé au véhicule pendant la période de mise à disposition. En cas d'accident, il doit immédiatement informer la mairie et les autorités compétentes.

Le véhicule est assuré par la commune moyennant une franchise, si l'utilisateur souhaite procéder au transfert d'assurance pour bénéficier d'une franchise plus avantageuse cela est possible. Les garanties alors souscrites devront être équivalentes aux garanties communales.

Un état des lieux du véhicule sera effectué avant et après chaque mise à disposition en présence de l'utilisateur et d'un représentant de la mairie. Cela garantit la transparence et la responsabilité de chaque utilisateur.

La commune se réserve le droit de refuser la mise à disposition du véhicule en cas de non-respect des conditions établies.

En conclusion, la mise à disposition de notre véhicule communal, une Twingo, représente une avancée significative pour améliorer la mobilité et la qualité de vie des habitants. Cette initiative s'inscrit dans notre démarche de service public, de solidarité et de gestion rigoureuse des ressources communales. Nous invitons les habitants de Goussonville à profiter de cette opportunité tout en respectant les conditions d'utilisation.

Délibération retirée de l'ordre du jour

Monsieur Xavier ANQUETIN s'absente de la séance.

DELIBERATION DEL2024 028 : portant sur l'avis sur le projet de plan des mobilités en IDF arrêté en Conseil Régional

EXPOSE :

Monsieur le Maire informe le conseil municipal avoir reçu un courrier de Madame la Présidente du Conseil Régional Ile de France, Valérie Pécresse, ayant pour objet la consultation pour avis sur le projet de plan des mobilités en Ile de France arrêté en conseil régional.

Pour rappel, IDF Mobilité a engagé, dès 2022 la révision du plan des déplacements urbains d'Ile de France de 2014 conformément aux dispositions des articles L.1214-24 à 28 du code des transports.

Le 6 février 2024, en application des dispositions des articles L. 1214-24 et 25 du code des transports, le conseil d'administration d'Ile de France a délibéré sur un projet de plan des mobilités d'Ile de France, puis a transmis au conseil régional d'ile de France pour arrêt par courrier en date du 13 février 2024.

Lors de sa séance du 27 mars 2024, et par délibération N°CR 2024-002, le conseil régional a arrêté le projet de plan des mobilités d'Ile de France proposé par Ile de France Mobilité. Ce dernier se compose de trois documents qui sont : le projet de plan des mobilités (stratégie pour une mobilité plus durable et plan d'action), l'annexe accessibilité et le rapport environnemental.

Conformément aux dispositions des articles précités, il appartient désormais à la Région de poursuivre la procédure de révision de ce document. Aussi, en application de l'article L. 1214-25 du code des transports, le Conseil Régional sollicite la commune pour donner un avis sur le projet de plan des mobilités d'Ile de France arrêté par le Conseil régional.

IL EST PROPOSE AU CONSEIL LA DELIBERATION SUIVANTE :

Vu le code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment ses articles L.4131-2 à L.4134-4 et L.4241-1 à L.4241-2 consacrés aux compétences du Ceser ;

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, introduisant le Plan des mobilités en Ile-de-France (PDMIF), fixant pour l'ensemble des modes de déplacements, les objectifs et le cadre de la politique des déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional ;

Vu le code des transports modifié par la loi d'orientation des mobilités susvisée, et notamment, dans son chapitre IV du titre 1er, les articles L. 1214-1 à L.1214-38 relatifs aux plans de mobilités et plus particulièrement les articles L. 1214-9 à L.1214-12 comportant les dispositions applicables à la région Ile-de-France ;

Vu la délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 du Conseil régional d'Île-de-France approuvant le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) 2010-2020 ;

Vu la délibération n° 20220525-071 du Conseil d'administration d'IDFM en date du 25 mai 2022 ayant décidé la mise en révision du PDUIF en vue de l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 ;

Vu la délibération du Conseil régional n°CR 2023-028 du 12 juillet 2023 arrêtant le projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France - Environnemental (SDRIF-E) ; Vu la délibération du Conseil régional n°CR 2023-053 du 16 novembre 2023 concernant le Protocole de financement entre IDFM, la Région IDF, les départements franciliens et la Ville de Paris ;

Vu le rapport intitulé « contribution relative à la mise en œuvre du volet transport de la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », adopté par le Ceser le 10 novembre 2011 ;

Vu l'avis relatif à la révision du Plan des déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), après enquête publique, adopté par le Ceser le 12 juin 2014 ;

Vu les avis et rapport concernant la Silver économie : une réponse aux enjeux du vieillissement du plus grand nombre dans une démarche solidaire adopté le 13 décembre 2017

Vu les avis et rapport concernant la mobilité des personnes : comment mettre en œuvre les perspectives offertes par les nouvelles technologies, adoptés par le Ceser le 13 juin 2019 ;

Vu les avis et rapport concernant les défis de la mobilité pour les usagers des transports dans les franges franciliennes, adoptés par le Ceser le 29 janvier 2021 ;

Vu les contribution et rapport : pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales, contribution et rapport communs des Ceser Centre-Val-de-Loire et Île-de-France, adopté le 29 avril 2021 ; Avis n° 2024-02 relatif au Plan des mobilités en Île-de-France – 25/03/2024 2/6

Vu les avis et rapport concernant l'ouverture à la concurrence des opérateurs de mobilité ferroviaire en Île-de-France : une opportunité pour repenser et améliorer la qualité du service, adoptés par le Ceser le 29 juin 2022 ;

Vu l'avis portant sur le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental SDRIF-E, adopté par le Ceser le 26 juin 2023 ;

Vu les avis et rapport concernant les chaînes d'approvisionnement au plus près des Franciliens : la logistique urbaine du dernier kilomètre, adoptés par le Ceser le 16 octobre 2023 ;

Vu l'avis portant sur le projet de SDRIF-E arrêté par la Région Île-de-France, valant avis du Ceser comme Personne publique associée (PPA) dans le cadre de l'enquête publique, adopté par le Ceser le 6 décembre 2023 ;

Vu le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) en date du 14 juin 2014 et la feuille route complémentaire portant sur la période 2017 - 2020 ;

Vu la délibération n°20240206-24 du Conseil d'administration d'IDFM approuvant le projet de Plan des mobilités 2030, en date du 6 février 2024 ;

Vu le courrier de saisine du Ceser par la présidente de Région en date du 28 février 2024 ;

Vu le rapport du Conseil régional n° 2024 - 002 porté à la délibération du Conseil régional du 27 mars 2024 intitulé « Arrêt du projet de plan des mobilités en Ile-de-France 2030 ».

Considérant les fortes évolutions du contexte de la mobilité en Ile-de-France, dont les réformes territoriales, l'apparition des nouveaux modes de déplacements et les conséquences de la crise sanitaire liée à la pandémie du Covid ;

Considérant le renforcement des enjeux environnementaux et du cadre légal relatif aux obligations des acteurs relatives à l'environnement ;

Considérant les enjeux du projet de SDRIF- Environnemental arrêté par la Région le 12 juillet 2023, comportant les trois grands objectifs d'aller vers une région ZAN (Zéro artificialisation nette) et ZEN (Zéro émission nette) et de placer la circularité au cœur du modèle économique francilien ;

Considérant les dispositions de l'article L.1214-25 du Code des transports prévoyant que le projet de plan des mobilités est arrêté par l'organe délibérant du Conseil régional d'Île-de-France sur proposition d'Île-de-France Mobilités ;

Considérant les grands objectifs du projet de Plan des mobilités soumis à l'avis du Ceser, et notamment les 14 axes, déclinés en actions identifiées et présentées dans le projet ;

Après en avoir délibéré, le conseil municipal émet l'avis suivant :

FAVORABLE

Vote POUR : 6

CONTRE : 1
François-Régis TARDY

ABSTENTION : 0

DELIBERATION DEL2024 029 : portant sur la motion d'opposition au projet de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

EXPOSE :

Le Conseil Municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu les statuts de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (CU GPSEO),

Considérant que le projet ferroviaire Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est un projet national piloté par l'État, dont les études sont co-financées par l'État ainsi que les Régions Ile-de-France et Normandie. SNCF Réseau conduit les études et la concertation,

Considérant que selon l'État, la LNPN viserait à doter la vallée de la Seine d'une liaison performante sur l'axe Le Havre-Paris, complétée par une section vers Caen et Cherbourg. La mise en service de cette infrastructure promet d'améliorer la connexion ferroviaire de la vallée de la Seine grâce à de nouvelles capacités, tant pour les voyageurs que pour les marchandises pour plus de report modal, plus de résilience du réseau et une offre de services de meilleure qualité,

Considérant que les usagers de Normandie seront les seuls bénéficiaires du projet (l'autorité organisatrice des mobilités de cette région ayant confirmé la suppression des arrêts des trains normands dans le Mantois) tandis que les habitants et les entreprises du Nord Yvelines en supporteront tous les inconvénients sans aucun avantage,

Considérant que le projet LNPN tel qu'il nous est présenté cause un lourd préjudice à toute la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (CU GPSEO) en termes d'aménagement et de développement économique, de mobilités et d'habitat, d'agriculture et d'écologie,

Considérant que ce territoire, fragilisé par la désindustrialisation, le plus pauvre des Yvelines, déjà exposé à un projet de l'État destructeur pour son attractivité (centre pénitentiaire de Magnanville) subirait, avec le projet LNPN, une saignée inacceptable,

Considérant qu'en conséquence, il est apparu indispensable de soumettre au plus vite au Conseil municipal de Goussonville un projet de motion d'opposition portant tant sur le fond que sur la forme au projet de LNPN,

Considérant que sur le fond la Ville de Goussonville s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :

Une hérésie économique à l'échelle nationale et locale

Le projet de LNPN a été abandonné par 3 fois en 2004, en 2010 et plus récemment pour son absence de rentabilité. La LNPN est un investissement totalement incongru à l'heure où la dette publique de la France atteint les 3 000 milliards d'euros.

Le projet complet de la mise en œuvre de la LNPN est estimé entre 10,5 et 11,5 milliards d'euros (valeur 2021). La section Paris-Mantes est évaluée à environ 3,1 milliards d'euros et la section Rouen-Barentin, comprenant une nouvelle gare de Rouen Saint-Sever, à 1,7 milliards d'euros.

Les investissements envisagés au regard du temps gagné sont disproportionnés. Pour seulement 23 trains quotidiens, le gain de temps pour un voyageur normand à destination de Paris-Saint-Lazare ne sera que de 10 minutes par rapport à la situation actuelle soit plus d'1 milliard la minute gagnée (chiffre estimatif).

De plus, à ce jour, à la différence des projets de même envergure, aucune étude de besoins n'a été communiquée pour justifier de la nécessité de la LNPN. Ce projet n'étant, par

ailleurs, pas jugé prioritaire par le Comité d'orientation dans son rapport de janvier 2023 : « Le projet a comme qui devra être démontré par les études à venir. L'impact environnemental est potentiellement important compte tenu de l'artificialisation de terres agricoles, du risque de fragmentation d'écosystèmes dans des zones remarquables identifiées et de la gare nouvelle de Rouen St-Sever en zone inondable ».

Une augmentation significative du fret sans vision stratégique ni prise en considération des impacts sur le territoire

La LNPN ne permettra pas la circulation des trains de marchandise car elle sera réservée à ceux circulant à vitesse élevée (200 km/h). L'objectif d'augmenter le fret sur l'axe Le Havre-Paris fait l'impasse sur l'opportunité du transport fluvial par la Seine, contrairement aux demandes d'étude formulées en comité de pilotage par les élus du territoire. Le fleuve peut pourtant prétendre à un triplement de sa capacité d'emport en matière de transport de marchandises. De plus, les infrastructures fluviales sont déjà existantes et le transport fluvial moins polluant que le ferroviaire. Le projet tel qu'il nous est présenté ne s'inscrit pas dans les perspectives de l'Axe Seine tel qu'il a été porté et partagé par tous les élus entre Paris et Le Havre.

Le basculement des trains TER sur les voies LNPN permettrait de libérer de la capacité pour le fret sur les lignes actuelles. Aujourd'hui, 33 sillons sont disponibles par jour, pour une moyenne de 23 trains par jour. A l'horizon 2030, 46 sillons seront disponibles, soit un doublement potentiel du trafic fret sur les voies par ailleurs déjà empruntées par les trains voyageurs du quotidien (RER E et Train J).

Cette augmentation du fret est préoccupante, car elle sera de nature à empêcher tout futur renfort d'offre ferroviaire à destination des voyageurs du territoire. Le territoire accueille toujours plus de population (prévision de 450 000 habitants en 2030) et reste très attractif d'un point de vue résidentiel pour sa qualité de vie. Cette attractivité ne doit pas être dégradée par le passage de la LNPN tant pour les habitants que pour le dynamisme des entreprises, en augmentant leurs difficultés de recrutement.

Un frein au développement du territoire

Le passage de la LNPN aura des répercussions sur l'économie locale et les bassins d'emploi majeurs du territoire.

Le tracé impacte fortement les secteurs d'activités économiques et commerciaux existants : Chevries (Aubergenville et Flins-sur-Seine), Clos Reine (Aubergenville), Ardilles (Epône), Marques Avenue (Aubergenville), etc. Et en projet : SPIRIT (Flins-sur-Seine), site Data Center (Aubergenville), parc photovoltaïque de Suez (Flins-sur-Seine). Ces parcs d'activités économiques regroupent plus de 16 000 emplois et sont générateurs de services pour la population et de ressources pour la collectivité.

En outre, la zone d'activité des Quarante Sous (Orgeval et Villennes-sur-Seine) sera fortement impactée dans sa situation actuelle (430 établissements regroupant 2200 emplois, générant plus d'1,5 millions G de fiscalité annuelle pour la CU GPSEO), et dans son développement futur car l'une des variantes de tracé prévoit une sortie du tunnel ferroviaire en plein cœur de la zone d'activités.

Des impacts sur les projets d'habitat en contradiction avec les injonctions de l'Etat de produire davantage de logements : le tracé de la LNPN aura des conséquences sur les projets et opérations d'habitat, qu'il s'agisse des opérations ciblées par le Programme local de l'habitat intercommunal (PLHi) pour répondre aux enjeux de construction et d'obligations de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) du territoire, d'Opération programmée pour

l'amélioration de l'habitat (OPAH), ou encore de projets identifiés par les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

Ces impacts sur les projets d'habitat sont par ailleurs difficilement conciliables avec les obligations imposées par l'État dans le Schéma régional de l'habitat et l'hébergement (SRHH) qui oblige le territoire à produire 2 417 logements neufs par an.

Des impacts sur les grands projets d'aménagement : tels que la mise en suspens de l'aménagement d'un quartier de gare EOLE et de grands projets d'équipements et d'activités économiques indispensables à l'attractivité de la CU GPSEO, comme la construction d'une clinique privée à Aubergenville, avec pour promesse d'améliorer l'offre de soins du territoire grâce à un équipement de qualité de nature à lutter contre les déserts médicaux, dont le territoire fait partie, et de maintenir sur le territoire les pôles d'excellence en cardiologie et chirurgie de la main (ce projet est désormais remis en cause).

Une entrave à la mobilité des habitants

Un territoire déjà déclassé sur le plan des transports en commun, desservi par la ligne J, reconnue parmi les plus défaillantes d'Ile-de-France.

Des impacts sur le trafic routier : l'impact du projet sur le trafic routier sera considérable ; en effet, la réalisation de cette infrastructure viendra bouleverser, par de lourds travaux, le trafic routier aux abords de l'A13 et notamment sur ses échangeurs (par exemple entre Orgeval, Poissy, la RD 19 à Flins, la RD 43 à Chapet). Le nombre d'usagers concernés et le temps perdu n'est absolument pas documenté ni par l'État ni par la SNCF.

Des impacts sur les transports et les franchissements : de nouvelles difficultés de franchissement seront générées par le projet, sur un territoire déjà fragmenté par les infrastructures existantes.

Cette infrastructure lourde et impactante en termes paysagers découpera le territoire en deux. Se posera alors la question des franchissements entre la partie située au nord et celle située au sud du tracé. Cette question est cruciale et déjà très problématique sur le territoire de la CU GPSEO avec la Seine, l'A13, et les deux faisceaux ferroviaires existants. Enfin, le tracé du projet de LNPN créera de nombreux espaces délaissés très difficilement valorisables, en bordure de l'infrastructure, entre la future infrastructure ferroviaire et le linéaire autoroutier existant.

En termes de mobilités, les habitants du territoire demandent avant tout à bénéficier d'une offre de transport collectif alliant fréquence et ponctualité. Un gain de temps dérisoire n'est donc pas la priorité au regard des coûts et des incidences négatives que le projet engendre. Le territoire souffre depuis plusieurs années d'une qualité de desserte vers Paris qui ne cesse de se détériorer.

Les travaux annexes engendrés par ce projet (notamment « saut de mouton » à la gare Paris-Saint Lazare) vont d'autant plus accentuer la dégradation de la qualité du service. Les années nécessaires à la construction et la mise en service de ce pont ferroviaire en amont de la gare sont autant d'années de difficultés considérables pour tous les usagers de la ligne J6.



Un désastre écologique et un saccage paysager en termes de prédation des espaces naturels, de la biodiversité et des terres agricoles

Des impacts sur le paysage : le projet de LNPN va profondément marquer le paysage de la vallée de Seine, en laissant une cicatrice indélébile (défrichage, vues, etc.) sur toutes les communes traversées par le futur réseau ferré (25 communes).

Des impacts écologiques : le tracé impacte lourdement le territoire de la CU GPSEO, qu'il s'agisse de la biodiversité (coupure de corridor écologique), de la ressource en eau (champs captant et périmètre de protection aussi fragile qu'essentiel à l'alimentation en eau de notre territoire), etc.

Des impacts sur la consommation d'espaces naturels et agricoles : le tracé entraînera des répercussions importantes et immédiates, notamment sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et sur l'artificialisation des sols.

Le passage de la LNPN va induire une artificialisation des sols indirecte, notamment par la relocalisation d'activités économiques déplacées puisque se situant sur le tracé du projet. Ce sont des centaines d'hectares de zones agricoles et naturelles qui pourraient être artificialisées, alors qu'elles participent à l'autonomie alimentaire de la région et alimentent également des cantines scolaires en circuit court.

Une source de pollution visuelle et sonore pour les riverains

Le développement envisagé du fret ferroviaire au profit de l'agglomération parisienne, de la Normandie et du port du Havre occasionne un certain nombre de nuisances. La qualité de vie, quant à elle, va s'en trouver nettement détériorée, notamment par les pollutions (sonores principalement) occasionnées par le passage de trains à grande vitesse (jusqu'à 65 décibels par passage).

Les habitants des communes d'Orgeval, de Morainvilliers, de Chapet, d'Ecquevilly, de Bouafle, des Mureaux, d'Aubergenville, de Flins-sur-Seine et de Villennes-sur-Seine sont à proximité immédiate et en surplomb par rapport à la voie. Ils seront donc largement impactés par le bruit du passage des trains et la pollution engendrée par la voie ferrée avec des impacts directs ou indirects sur la santé pour les habitants. Il en est de même pour Epône-Mézières, dont le futur quartier de gare, doté de 700 logements, subira de fortes nuisances sonores.

Au regard des éléments transmis, les choix de tracés de la SNCF opèrent également un arbitrage défavorable à la qualité de vie des habitants du Hameau de Bures à Morainvilliers au bénéfice du maintien de quelques activités économiques comme les 2 stations-services de l'aire d'autoroute de Morainvilliers.



Le projet prévoit des infrastructures de franchissement de l'A13, comme la construction d'un viaduc ferroviaire d'une longueur de 1,5 km entre Chapet et Les Mureaux.

Des impacts sur le prix de l'immobilier : sur des projets similaires, il est observé une dévaluation du prix de l'immobilier pour les biens situés à proximité immédiate de 15 à

35 %. Dans certains cas, des biens ne trouvent plus preneurs, même fortement dévalués.

Des aménagements « collatéraux » aux impacts majeurs (non chiffrés)

Le projet nécessite de nombreux aménagements tels que le rehaussement de certains ponts, le réaménagement des échangeurs autoroutiers, le dévoiement de points de captage d'eau, ... A cette pollution visuelle s'ajouteront de nouveaux désagréments liés à ces nombreux travaux (bruit, pollution, etc.).

Une application différenciée du ZAN entre ce projet d'envergure nationale et les projets locaux

En effet, la LNPN est identifiée dans l'arrêté ministériel des projets d'envergure nationaux et européens, lui permettant ainsi de déroger aux obligations induites par la loi Climat et Résilience et la trajectoire ZAN.

Considérant que sur la forme la Ville de Goussonville s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :

Alors que les garantes de la concertation de la Commission nationale du débat public (CNDP) ont mis en garde contre les risques d'une « concertation au rabais » et d'une superposition avec la concertation sur le projet de « saut-de-mouton » en avant-gare de Paris-Saint-Lazare, l'État précipite les premiers échanges avec la population. Les différentes réunions liminaires avec les élus du territoire se sont révélées être un exercice de style où, non seulement il n'a jamais été question de prendre en considération les remarques des élus mais, pire encore, où les Maires n'ont pas obtenu une information exhaustive pour relayer à leur population les tenants et aboutissants du projet.

La tenue d'une concertation, engagée en période de vacances scolaires et de ponts, jusqu'à la fin de l'été, ne met pas les acteurs dans la meilleure situation pour défendre leurs opinions ni leurs intérêts.

L'opacité entretenue de l'État et de SNCF Réseau quant à la réalisation de ce projet. En effet, les élus de la CU GPSEO n'ont pas été associés aux échanges sur l'opportunité de réaliser un tel projet ni sur l'analyse des bénéfices / risques pour le territoire.

Un traitement différencié entre Normands et Franciliens car la CU GPSEO est le seul EPCI francilien invité à participer aux comités de pilotage. Pourtant, d'autres sont également directement concernés (CCPIF, CASGBS, ...) mais ne sont pas conviés alors que les EPCI normands sont eux bien présents. Par ailleurs, l'exclusion de la CU GPSEO des comités techniques ne s'explique pas alors que d'autres collectivités,



notamment normandes, y participent (le motif mis en avant par l'État, selon lequelseuls les financeurs participent aux comités techniques, est infondé puisque les métropoles de Rouen et du Havre sont associées mais ne sont pas financeuses).

L'absence de transmission d'informations claires du projet, notamment sur les évolutions de tracé et les impacts liés a pour effet de mettre en suspens de nombreux projets du territoire (pour pallier cette absence, la CU GPSEO doit financer une étude pour connaître les incidences des tracés du projet sur le territoire).

A ce stade, le passage de la LNPN à travers le territoire communautaire, sans aucune contrepartie et cumulant durablement des incidences négatives, est inacceptable pour la CU GPSEO au regard des inconvénients et des nuisances engendrées.

Considérant que le Conseil municipal a été invité :

à s'opposer au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie,

à rappeler que l'opposition de la CU GPSEO à ce projet a déjà été exprimée par la Présidente lors des différents COPIL et par courrier au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, en charge de ce dossier, comme par les élus du territoire, dont fait partie la Ville de Goussonville, lors des réunions de concertation préalable,

à réaffirmer la solidarité de la Ville de Goussonville avec les communes de la CU GPSEO contre le projet de LNPN,

à interpeller l'État afin qu'il privilégie le développement du transport fluvial et respecte ses engagements sur la régularité et l'offre de transport sur le territoire,

à solliciter le soutien de la Présidente de la Région Ile-de-France contre le projet de LNPN,

à communiquer au Président de la Région Normandie cette motion d'opposition du projet LNPN,

à demander à SNCF Réseau que la CU GPSEO soit étroitement associée au projet, notamment aux instances techniques préparatoires et à l'ensemble des instances de décision, qu'elle puisse disposer de l'ensemble des études préalables, études d'impacts et données d'entrée, et que les délais de concertation soient prolongés pour une concertation de qualité.



Après avoir entendu l'exposé de Monsieur Fabrice LEPINTE, Maire de Goussonville,

Après en avoir délibéré, à l'unanimité des suffrages exprimés

ARTICLE 1 : S'OPPOSE au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie,

ARTICLE 2 : RAPPELLE que l'opposition de la CU GPSEO à ce projet a déjà été exprimée par la Présidente lors des différents COPIL et par courrier au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, en charge de ce dossier, comme par les élus du territoire, dont fait partie la Ville de Goussonville, lors des réunions de concertation préalable,

ARTICLE 3 : RÉAFFIRME la solidarité de la Ville de Goussonville avec les communes de la CU GPSEO contre le projet de LNPN,

ARTICLE 4 : INTERPELLE l'État afin qu'il privilégie le développement du transport fluvial et respecte ses engagements sur la régularité et l'offre de transport sur le territoire,

ARTICLE 5 : SOLLICITE le soutien de la Présidente de la Région Ile-de-France contre le projet de LNPN,

ARTICLE 6 : DÉCIDE DE COMMUNIQUER au Président de la Région Normandie cette motion d'opposition du projet LNPN,

ARTICLE 7 : DEMANDE à SNCF Réseau que la CU GPSEO soit étroitement associée au projet, notamment aux instances techniques préparatoires et à l'ensemble des instances de décision, qu'elle puisse disposer de l'ensemble des études préalables, études d'impacts et données d'entrée, et que les délais de concertation soient prolongés pour une concertation de qualité.

Vote

POUR : 7

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0



DELIBERATION DEL2024 030 : portant sur le renouvellement de la convention ALSH avec la commune de Guerville

EXPOSE :

Monsieur le Maire présente la convention avec la commune de Guerville pour l'accueil privilégié des enfants de Goussonville à l'ALSH « Les Juliennes » les mercredis hors vacances scolaires et durant les vacances scolaires.

Il convient en effet de renouveler ladite convention pour l'année scolaire 2023-2024. Cette convention permet aux enfants Goussonvillois de bénéficier de priorité d'inscription à ALSH (après les Guervillois) par rapport aux extra-muros issus de communes n'ayant pas conventionné et de bénéficier de tarifs spécifiques. En contrepartie, les communes ayant signées ces conventions s'engagent à privilégier l'ALSH de Guerville par rapport aux autres ALSH.

La convention est consentie pour l'année scolaire 2024-2025, sans coût financier, hors prise en charge éventuelle des impayés des familles de Goussonville (à charge pour la commune à se retourner ensuite contre elles).

Le conseil municipal est invité à se prononcer sur le renouvellement de la convention d'accueil à l'ALSH de Guerville.

Ceci exposé, il est proposé la délibération suivante :

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la délibération de la commune de Guerville N° 2024-03-003 autorisant le Maire à renouveler les conventions d'accueil privilégié à l'ALSH avec les communes signataires,

Vu la délibération de la commune de Guerville N°2022-03-008 fixant les tarifs concernant l'ALSH

Vu la convention d'accueil privilégié à l'ALSH « Les Juliennes » de la commune de Guerville pour l'année scolaire 2024-2025,

Après en avoir délibéré,

APPROUVE la convention jointe en annexe prévoyant les modalités d'accueil des enfants de 3 à 12 ans à l'ALSH « Les Juliennes » de Guerville

AUTORISE le Maire à signer la convention jointe en annexe.

Vote POUR : 7

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

Monsieur Xavier ANQUETIN réintègre la séance.



DELIBERATION DEL2024 031 : portant sur le renouvellement de la convention Relais Petite Enfance avec la commune de Mézières sur Seine

EXPOSE :

La commune de Mézières-sur-Seine a ouvert un Relais Assistantes Maternelles en 2015, grâce au soutien de la Caisse d'Allocations Familiales, et à l'adhésion de communes situées à proximité.

Rapidement reconnu comme repère essentiel de la population en recherche de mode de garde, mais aussi pilier dans le lien et la professionnalisation des assistantes maternelles du secteur, le service a dû être développé pour répondre aux attentes.

Ainsi, initialement créé avec une seule professionnelle, le service dispose désormais de deux agents dédiés, qui peuvent se déployer indépendamment de manière à accueillir en parallèle deux groupes distincts d'assistantes maternelles en matinée, mais aussi se partager le volume de demandes de rendez-vous individuels des parents.

De plus, le service a été installé à compter de 2020 dans des locaux neufs, spécifiquement adaptés aux besoins du service, et doté de matériels en adéquation avec les attentes des professionnels.

La commune de Mézières-sur-Seine assure les missions suivantes au sein du Relais Petite Enfance :

Vis-à-vis des assistants maternels et des auxiliaires parentaux :

- Accompagner les futurs professionnels dans leurs démarches de demande d'agrément,
- Consolider la professionnalisation des assistants maternels et des auxiliaires parentaux,
- Proposer des animations suivies et d'autres innovantes à l'ensemble des professionnels, veiller à l'équité entre chaque groupe, à la fréquentation et à la qualité de ces animations,
- Proposer des temps d'échanges et d'écoute avec des professionnels de la petite enfance et l'intervention de professionnels tiers,
- Proposer aux assistants maternels et des auxiliaires parentaux des formations, des ateliers de professionnalisation et des réunions d'informations,
- Être médiateur dans les relations avec les parents employeurs,

Vis-à-vis des parents en recherche de mode de garde :

- Développer la diffusion d'informations, par l'accueil du public lors des permanences, par l'outil Internet et la présence des professionnels du Relais sur des temps d'échange dédiés,
- Renseigner sur les modes de garde, les places disponibles, les contacts en matière de petite enfance,
- Renseigner sur les modalités réglementaires en matière d'emploi de professionnels (convention de travail, rupture, déclarations...),
- Être médiateur dans les relations avec les professionnels employés,
- Assurer à leurs enfants un accueil de qualité et de suivi des pratiques de leur assistant maternel ou auxiliaire parental.

Vis-à-vis des communes adhérentes :

- Observer et analyser les demandes sur le territoire et les réponses qui y sont apportées afin d'aider les élus dans leurs choix en matière de politique petite enfance,
- Accompagner et valoriser le service rendu auprès des populations des communes adhérentes par la participation à des manifestations locales, la proposition d'articles à publier dans les journaux locaux ou sites internet communaux.

En contrepartie de leur adhésion au service, la commune de Goussonville s'engage à verser une contribution annuelle aux frais de fonctionnement du service, dont le montant est établi comme suit :

- Une partie fixe, d'un montant de 2€ par habitant, calculé au regard du nombre d'habitants de la commune de Goussonville, tel qu'indiqué par l'INSEE au 1er janvier de chaque année,
- Une partie complémentaire d'un montant de 200 € par professionnel de la petite enfance à savoir :



- Les assistants maternels figurant sur la liste du Conseil Départemental de septembre de l'année N-1, à laquelle sont soustraits les professionnels en retraite ou ayant cessé leur activité à cette date,

- Les auxiliaires parentaux exerçant sur la commune considérée, et recensés par le RPE en septembre de l'année n-1.

Il sera effectué une déduction de 25 % de ce montant pour les communes prenant à leur charge un accueil au sein de leurs locaux, avec investissement dans le matériel dédié.

Le montant de la participation de Goussonville est plafonné à 1580 €.

Le versement sera effectué par mandat administratif sur production d'une facture détaillée.

La présente convention prendra effet le 1er janvier 2025 jusqu'au 31 décembre 2027.

La délibération est retirée de l'ordre du jour afin de déterminer si au moins une assistante maternelle de Goussonville est encore concernée



DELIBERATION DEL2024 031 : portant sur le renouvellement de la convention assistance retraite de la CNRACL

EXPOSE :

A la demande de la commune, le CIG intervient pour prendre en charge la confection des dossiers CNRACL. Cela comprend :

Le dossier de demande d'avis préalable CNRACL,

Le dossier de demande de retraite,

Le droit à l'information : envoi des données dématérialisées permettant l'établissement de relevés individuels de situation (RIS) et des estimations indicatives globales (EIG) devant être transmises à la CNRACL

Le rétablissement au régime général et à l'Ircantec (RTB)

La demande de régularisation de services.

Le CIG peut également intervenir pour :

Des études sur les départs à la retraite avec estimations de pension CNRACL

Le déplacement éventuel d'un agent du service pour un dossier très complexe,

Un appui technique

Le traitement des dossiers est soumis à une participation financière s'élevant à 35,35€ par heure de travail pour les collectivités affiliées de moins de 1000 habitants.

Ceci exposé, il est proposé la délibération suivante :

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la proposition du Centre Interdépartemental de Gestion Grande Couronne de renouveler la convention relative à l'établissement des dossiers CNRACL (Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Territoriales),

Considérant la nécessité et l'importance de cette intervention qui portera sur la réalisation des dossier CNRACL

Vu l'article 7 de la convention du CIG stipulant que s'agissant de services facultatifs, le traitement des dossiers est soumis à une participation financière s'élevant à 35.50€ par heure de travail pour la commune de Goussonville (collectivité affiliée de moins de 1000 habitants)

République Française



DEPARTEMENT DES YVELINES

COMMUNE DE GOUSSONVILLE

**Le Conseil Municipal,
Après en avoir délibéré à l'unanimité**

AUTORISE le Maire à signer le renouvellement de la convention avec le CIG pour le traitement des dossiers CNRACL,

AUTORISE Monsieur le Maire ou toute personne habilitée par lui à accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution de la présente délibération

Vote

POUR : 8

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0



DELIBERATION DEL2024 032 : portant acquisition de matériels pour accueillir l'association sportive Judo Club KAZOKU 78

EXPOSE :

La commune de Goussonville souhaite encourager le développement de la vie associative en soutenant les initiatives locales par le biais d'aides accordées aux associations, notamment pour l'organisation d'événements ou la promotion de la pratique sportive. Dans ce contexte, il est proposé d'apporter une aide à l'association sportive Judo Club KAZOKU 78 pour l'aménagement de la salle polyvalente. Cette contribution vise à améliorer les installations pour la pratique du judo, permettant ainsi aux adhérents de s'entraîner dans de meilleures conditions.

Ceci exposé, il est proposé la délibération suivante :

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la loi du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations,

Considérant la demande faite par courrier en date du 13 octobre 2024 par la Présidente de l'association Judo Club KAZOKU 78, Madame Mathilde HOPPENREYS,

Le Conseil Municipal,

Après en avoir délibéré décide à l'unanimité

D'ACQUÉRIR

- **20 tatamis**
- **3 protections de poteaux**
- **2 chariots pour ranger le matériel**

Pour un montant maximum de 4.000,00€ TTC (quatre mille euros)

Pour : 8

Contre : 0

Abstention : 0



Questions diverses :

- Protection Sociale et Prévoyance des agents : passage de 10€ à 20€/mois/agent de prise en charge par la commune, pour un agent souscrivant à la prévoyance ;
- Vente lot parcelles agricoles et boisées : le Conseil demande de réaliser une seule DIA pour le lot champs et bois afin de limiter le coût des frais de dossier demandés par la SAFER. Le Conseil demande le coût total de l'opération ;
- Terrier de la commune (Prise en charge et numérisation par la Préfecture) : le Conseil est favorable ;
- Projet autour du lavoir (Élèves de la Sablonnière) : le Conseil est favorable ;
- Salle polyvalente : Modification de la convention pour autoriser à titre onéreux la location de la salle polyvalente en semaine à des entreprises Goussonvilloises pour des activités lucratives. Ce point fera l'objet d'une prochaine délibération.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 21 heures 45.

Le Maire
Fabrice LEPINTE



Le secrétaire de séance
François-Régis TARDY