

**PROCES VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL MUNICIPAL
EN DATE 24 JUIN 2024**

Date de convocation et
d'affichage : 18/06/2024

Nombre de Conseillers

En exercice : 15

Présents : 12

ou représentés 2

Le vingt-quatre juin deux mille vingt-quatre, le Conseil Municipal s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Benoît de LAURENS, Maire.

Etaient présents : Rosine THIAULT, Magalie CHALOYARD, Didier CONRY, Sébastien LEGRAVEREND, Nicolas LABORDE, Eric CHEVALIER (arrivé à 20h57), Benoît BEAUNEZ, Radouane EL BAKKOURI (arrivé à 20h16), Marina LECLERCQ, Philippe ESTEVE, Olivier PLOIX,

Etaient absents : Valérie MAILLET, Francine BILLOUE pouvoir donné à Rosine THIAULT, Eveline RENAUT, pouvoir donné à Olivier PLOIX,

Didier CONRY a été élu Secrétaire de Séance

La séance s'est ouverte à 20h02.

Présentation du point de situation sur le programme du « Mitan ».

Le Maire ayant déclaré que le quorum étant atteint le Conseil Municipal peut valablement délibérer.

01 - AUTORISATION DONNÉE AU MAIRE POUR SIGNER LA CONVENTION D'OBJECTIFS 2024 ENTRE LA VILLE ET LE RELAIS D'ASSISTANTES MATERNELLES D'ECQUEVILLY – CAMAIEU

Monsieur le Maire présente la convention d'objectifs qu'il convient chaque année de signer avec le Relais d'Assistants Maternelles d'Ecquevilly - CAMAIEU pour fixer les modalités de paiement de la participation annuelle.

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

AUTORISE Monsieur le Maire à signer avec l'association CAMAIEU la convention d'objectifs prévoyant les modalités de paiement de la participation 2024.

02 – SUBVENTION DE FONCTIONNEMENT RASED

Le Réseau d'Aides Spécialisées aux Elèves en Difficulté est une structure éducative mise en place en 1990 et modifiée au fil des années. Il apporte une aide aux enfants en difficulté au sein des écoles maternelles et des écoles élémentaires.

La commune de Chapet est sollicitée pour la signature d'une convention de financement partagé du RASED selon une répartition au prorata de la population des communes concernées : Ecquevilly, Bouafle, Flins-sur-Seine et Chapet.

Il est proposé au Conseil Municipal de fixer la participation de la commune à 201.33 € par an suivant la convention.

La convention lie les différents signataires pour une durée de 1 an, renouvelable par accord tacite dans la limite de 3 ans.

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

DECIDE de verser une subvention de 201.33 € par an au RASED d'Ecquevilly.

PRECISE que les crédits nécessaires seront inscrits au chapitre 65 du budget 2024.

AUTORISE Monsieur le Maire à signer la convention de financement du Réseau d'Aides Spécialisées aux Elèves en Difficulté (RASED) pour une durée de 1 an, renouvelable par accord tacite dans la limite de 3 ans.

03 – DÉCLASSEMENT PARTIEL DE LA SENTE DES CAVES FERRONNIERES

Dans le cadre du projet de construction sur l'OAP du Mitan (Opération Aménagement Programmée), il convient de procéder au déclassement partiel de la sente des Caves Ferronnières comme indiqué sur le plan parcellaire de Monsieur DUVAL Benoît, Géomètre Expert en date du 12 mars 2024.

Ces emprises cadastrées sections B n° 1019 d'une contenance de 56 m² et AB n° 1161 d'une contenance de 164 m², constituant un délaissé de voirie, sans utilité particulière, il paraît possible de faire droit à cette demande.

Toutefois, faisant actuellement partie du domaine public communal, il convient préalablement à toute cession, d'en prononcer le déclassement et l'intégration au domaine privé communal.

L'article L.141-3 du Code de la voirie routière, modifié par la loi du 9 décembre 2004, dispense d'enquête publique les procédures de classement et de déclassement des voies communales, dès lors qu'il n'y a pas atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par ces voies.

En l'espèce, le déclassement de ce délaissé de voirie, n'aura pas de conséquence sur la desserte et la circulation.

Il est donc proposé au conseil municipal :

- de constater la désaffectation des parcelles cadastrées sections B n° 1019 et AB n° 1161 ;
- d'en prononcer le déclassement et l'intégration au domaine privé communal ;
- d'autoriser le maire ou son représentant à signer tous les documents qui seraient nécessaires à l'effectivité dudit déclassement.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, **à la majorité**,

APPROUVE le déclassement partiel de la sente des Caves Ferronnières comme indiqué sur le plan parcellaire joint.

Contre : Philippe ESTEVE

Abstention : Eric CHEVALIER, Radouane EL BAKKOURI, Eveline RENAUT, Olivier PLOIX

04 – CESSIION D'UN DÉLAISSÉ DE VOIRIE CADASTRÉS B N° 1019 ET AB N° 1161 SISE SENTE DES CAVES FERRONNIERES

Dans le cadre du projet de construction sur l'OAP du Mitan (Opération Aménagement Programmée), il convient de procéder à la cession d'un délaissé de voirie cadastrés sections B n° 1019 d'une contenance de 56 m² et AB n° 1161 d'une contenance de 164 m² sis sente des Caves Ferronnières comme indiqué sur le plan parcellaire de Monsieur DUVAL Benoît, Géomètre Expert en date du 12 mars 2024.

Considérant qu'à ce jour, le délaissé de voirie des parcelles cadastrées sections B n° 1019 d'une contenance de 56 m² et AB n° 1161 d'une contenance de 164 m² sis sente des Caves Ferronnières, n'a aucun intérêt à être conservé dans le patrimoine communal,

Considérant qu'au regard de son emplacement et de ses caractéristiques, ce terrain est considéré comme une dépendance du domaine public routier qui n'est plus utilisée pour la circulation et pour lequel existe donc un déclassement de fait,

Considérant que par conséquent il n'y a pas lieu de procéder dans ce cas à l'enquête publique préalable au déclassement tel que prévue par l'article L. 141-3 du code de la voirie routière relatif au classement et au déclassement des voies communales,

Considérant que pour mener à bien son projet de construction, il convient de vendre ce délaissé de voirie à la société ATLAND sur la base de 35 € le mètre carré.

Monsieur le Maire précise que les frais afférents à l'acquisition seront à la charge de l'acquéreur.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, **à la majorité**,

DECIDE de vendre à l'acheteur les parcelles cadastrées sections B n° 1019 et AB n° 1161 pour la somme de 7 700 € sous condition suspensive de l'obtention du permis de construire relatif au programme du « Mitan ».

DIT que les frais afférents à l'acquisition seront à la charge de l'acquéreur pour totalité.

AUTORISE Monsieur le Maire à signer tout document correspondant à la réalisation de cette vente.

Abstention : Radouane EL BAKKOURI

05 – RYTHMES SCOLAIRES

VU le Code de l'éducation,

VU le décret n° 2013-77 du 24 janvier 2013 relatif à l'organisation du temps scolaire dans les écoles maternelles et élémentaires,

VU le décret n° 2017-1108 du 27 juin 2017 relatif aux dérogations à l'organisation de la semaine scolaire dans les écoles maternelles et élémentaires publiques.

VU les articles D.521-10 et D521-12 du Code de l'éducation,

CONSIDERANT que la dérogation est arrivée à échéance à la rentrée 2024 et ne peut être tacitement reconduite,

VU la possibilité de renouveler une demande de dérogation sur l'organisation du temps scolaire à 4 jours, pour une durée de 3 ans, en respectant la procédure initialement définie,

VU l'avis favorable du Conseil d'école en date du 07 juin 2024,

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

DECIDE de solliciter le Directeur Académique des Services de l'Education Nationale (DASEN) afin de renouveler, pour la rentrée 2024, la demande de dérogation sur l'organisation du temps scolaire à 4 jours en l'application du décret du n°2020-632 du 25 mai 2020.

06 – ADHESION COMMUNE DE CRESPIERES AU SYNDICAT INTERCOMMUNAL HANDI VAL DE SEINE

Monsieur le Maire porte à la connaissance des membres du Conseil Municipal que le Comité du Syndicat Intercommunal de Handi Val de Seine, dans sa séance du 14 juin 2024, a émis un avis favorable à l'adhésion de la Commune de CRESPIERES à son Syndicat Intercommunal.

Conformément à l'article L.5211-18 du CGCT, les communes membres du Syndicat doivent émettre un avis sur cette adhésion dans un délai de 3 mois suivant l'avis du Comité Syndical.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

DONNE son accord à l'adhésion de la Commune de CRESPIERES au Syndicat Intercommunal Handi Val de Seine.

MOTION CONTRE LE PROJET DE LNPN

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

Selon l'Etat, 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.

Or, 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.

Le projet LNPN tel qu'il nous est présenté cause un lourd préjudice à toute la Communauté urbaine et à la commune de Chapet en termes d'aménagement et de développement économique, de mobilités et d'habitat, d'agriculture et d'écologie.

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

En conséquence, il est apparu indispensable de soumettre au plus vite au Conseil Municipal un projet de motion d'opposition portant tant sur le fond que sur la forme au projet de LNPN.

Concernant le fond, la commune de Chapet à l'instar de la Communauté urbaine GPS&O s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :

- 1. Une hérésie économique à l'échelle nationale et a fortiori locale**
- 2. 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'€.**

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

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 (chiffrage 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 des Infrastructures dans son rapport de janvier 2023 : « *Le projet a comme objectif un report modal élevé, 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* ».

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

La LNPN ne permettra pas la circulation trains de marchandise car elle sera réservée aux trains 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.

4. 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 € de fiscalité annuelle pour GPS&O), 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 aux obligations 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'Etat 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 GPS&O, 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).

5. 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 par l'Etat et 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 GPS&O 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 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 particulièrement pour tous les usagers de la ligne J6.

6. 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 (défrichement, vues, etc.) sur toutes les communes traversées par le futur réseau ferré (25 communes).

- **Des impacts écologiques :** le tracé impacte lourdement le territoire de GPS&O, 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.

7. 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) occasionnée 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.

8. 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.).

9. 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.

Concernant la forme, la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :

- Alors que les garantes de la concertation de la CNDP (Commission nationale du débat public) 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'Etat 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'Etat et de SNCF Réseau** quant à la réalisation de ce projet. En effet, les élus de GPS&O 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 Communauté urbaine 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 GPS&O des comités techniques ne s'explique pas alors que d'autres collectivités, notamment normandes, y participent (le motif mis en avant par l'Etat, selon lequel seuls 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 Communauté urbaine 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 Communauté urbaine au regard des inconvénients et des nuisances engendrées.

Il est donc proposé au Conseil Municipal :

- de s'opposer au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie ;
- de réaffirmer la solidarité de la commune de Chapet avec la Communauté urbaine contre le projet de LNPN ;
- d'interpeller l'Etat afin qu'il privilégie le développement du transport fluvial et respecte ses engagements sur la régularité et l'offre de transport sur le territoire ;
- de solliciter le soutien de la Présidente de la Région Ile-de-France contre le projet de LNPN ;
- de communiquer au Président de la Région Normandie cette motion d'opposition du projet LNPN ;
- de demander à SNCF Réseau que GPS&O 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 ;

Ceci exposé, il est proposé la motion suivante :

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré à la majorité,

S'OPPOSE au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie ;

REAFFIRME la solidarité de la commune avec la Communauté urbaine contre le projet de LNPN ;

INTERPELLE l'Etat afin qu'il privilégie le développement du transport fluvial et respecte ses engagements sur la régularité et l'offre de transport sur le territoire ;

SOLLICITE le soutien de la Présidente de la Région Ile-de-France contre le projet de LNPN ;

COMMUNIQUE au Président de la Région Normandie cette motion d'opposition du projet LNPN ;

DEMANDE à SNCF Réseau que GPS&O 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 ;

AUTORISE le Maire à prendre tous les actes nécessaires à la conduite de cette motion d'opposition.

Abstention : Philippe ESTEVE

La séance est levée à 22h20

Ont signé au registre tous les membres présents.

Benoît de LAURENS

Rosine THIAULT

Magalie CHALOYARD

Sébastien LEGRAVEREND

Nicolas LABORDE

Eric CHEVALIER

Francine BILLOUE

Benoît BEAUNEZ

Radouane EL BAKKOURI

Marina LECLERCQ

Philippe ESTEVE

Eveline RENAUD

Olivier PLOIX

Le Maire

Le secrétaire de Séance

Benoît de LAURENS

Didier CONRY



A handwritten signature in black ink, consisting of stylized cursive letters, positioned above the name Didier CONRY.