

## **SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL**

Du 08 octobre 2024

*Procès-verbal*

### **Nombre de conseillers**

En exercice : 13

Présents : 11

Votants : 11

### **Date de convocation : 28.03.2024**

Présents : Martine Tellier, Monique Roncin, Elodie André, Emeline Bartnik, Antoine Westelynck, Marc Vandeputte, Matthieu Abadie, Michel Binet, Patrick Bojoie, Jérémy Sotot, Alexandre Valgrès

Absents : Augustin Dumont, Grégory Kazmierzack

Matthieu Abadie a été nommé secrétaire de séance.

### **Approbation du procès-verbal du 25 juin 2024**

Le procès-verbal du Conseil Municipal du 25 juin 2024 est approuvé à l'unanimité des membres présents et représentés.

### **Information des décisions prises dans le cadre des délégations confiées par le conseil municipal**

- Attribution du marché travaux sente piétonne prairie humide à l'entreprise DESPIERRES pour 177.620€ HT
- Mise à disposition de locaux à l'association ASSERAINCOURT
- Attribution du marché maîtrise d'œuvre Plaine de loisirs à FOLIUS pour 33.325€ HT

### **Délibération N° 2024.020**

**Objet : Dissolution du SMIGERMA : intégration des résultats au budget de la commune, décision modificative et transfert de l'actif et du passif**

Madame la Maire expose :

Depuis le 1er janvier 2018, La Communauté Urbaine GPSeO exerce, la compétence gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI) et, depuis le 25 juin 2018, la compétence de maîtrise des eaux pluviales et de ruissellement et lutte contre l'érosion des sols pour l'ensemble de ses communes membres.

Pour ces compétences, par substitution-représentation, la Communauté Urbaine est membre du SMIGERMA pour les communes suivantes : Brueil-en-Vexin, Gaillon-sur-Montcient, Hardricourt, Jambville, Lainville-en-Vexin, Meulan-en-Yvelines, Montalet-le-Bois, Oinville-sur-Montcient et Sailly.

Avec l'accord de ses membres, le SMIGERMA a engagé sa procédure de dissolution qui s'inscrit dans la rationalisation des syndicats de rivière et dans une logique de gestion du grand cycle de l'eau à l'échelle plus importante du bassin versant de la Seine.

En ce sens, la préfecture des Yvelines et la préfecture du Val d'Oise ont mis fin à l'exercice des compétences du syndicat au 31 décembre 2021. Au 1er janvier 2022, ces compétences ont été de plein droit retransférées aux membres du syndicat, dont la Communauté urbaine.

Dans la poursuite de sa procédure de dissolution, le Conseil syndical du SMIGERMA, en date du 23 mars 2022, a pris une délibération fixant les conditions de liquidation du syndicat, soient les modalités de répartition des résultats budgétaires, les modalités de répartition de l'actif et du passif, de même que le sort des contrats en cours à date de la délibération, du personnel ainsi que des archives.

La procédure de dissolution impose de soumettre au vote du Conseil municipal la reprise de la quote-part des résultats du SMIGERMA revenant à la commune de Brueil-en-Vexin.

Il est donc proposé au Conseil Municipal :

1. D'approuver la reprise de la quote-part revenant à la commune de Brueil-en-Vexin, des résultats du SMIGERMA issus de la clôture de la gestion 2023 comme indiqué dans le tableau ci-dessous transmis par le trésorier :

		BRUEIL EN VEXIN	
compte M57		débit	crédit
1021	Dotation		40 053,96
10222	FCTVA		14 811,39
10226	Taxe d'aménagement		0,93
1068	Excéd de fonctionnement capitalisé		38 908,39
110	Report à nouveau solde créditeur		3 211,55
1321	Subventions Etat		2 506,93
1322	Subventions Région		1 481,89
1323	Subventions Département		43 700,45
1328	Subventions autres		4 834,13
1641	Emprunts		1 568,73
193	Neutralisation	5 420,16	
203	Frais d'études	1 326,67	
212	Autres agenct et améngt terrains	60 616,76	
2111	Terrains nus		
21538	Autres réseaux	81 369,11	
ss total		148 732,70	151 078,35
515	Compte au trésor	2 345,65	
TOTAL		<b>151 078,35</b>	<b>151 078,35</b>
	<b>résultat investissement</b>		-865,90
	<b>résultat fonctionnement</b>		3 211,55

2. d'affecter ces résultats au compte 001 pour l'investissement et au compte 002 pour le fonctionnement et d'ajuster les crédits comme suit :

DECISION MODIFICATIVE N°2		
Section FONCTIONNEMENT		
Recettes		
Chapitre	Article	Montant
002	R002 – Résultat reporté	3 211,55
70	7067 - Redevances et droits des services périscolaires	- 3 211,55
Section INVESTISSEMENT		
Recettes		
Chapitre	Article	Montant
001	R001 – Solde d'exécution reporté	- 865,90
13	1388 – Autres Subventions d'investissement	865,90

3. D'accepter le transfert de l'actif et du passif tel qu'il résulte des modalités de répartition suivante :

		BRUEIL EN VEXIN	
compte M57		débit	crédit
1021	Dotation		40 053,96
10222	FCTVA		14 811,39
10226	Taxe d'aménagement		0,93
1068	Excéd de fonctionnement capitalisé		38 908,39
110	Report à nouveau solde créditeur		3 211,55
1321	Subventions Etat		2 506,93
1322	Subventions Région		1 481,89
1323	Subventions Département		43 700,45
1328	Subventions autres		4 834,13
1641	Emprunts		1 568,73
193	Neutralisation	5 420,16	
203	Frais d'études	1 326,67	
212	Autres agenct et améngt terrains	60 616,76	
2111	Terrains nus		
21538	Autres réseaux	81 369,11	
515	Compte au trésor	2 345,65	
TOTAL		<b>151 078,35</b>	<b>151 078,35</b>

**Vu** le code général des collectivités territoriales, notamment les articles L5211-25-1, L5211-26 et L5212-33,

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n°78-2021-12-30-00016 du Préfet des Yvelines et du Préfet du Val d'Oise du 30 décembre 2021 mettant fin à l'exercice des compétences du Syndicat Mixte Intercommunal de Gestion des Eaux de Ruissellement, des Eaux de la Montcient et de ses affluents (SMIGERMA),

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n°78-2024-09-05-00012 du Préfet des Yvelines et du Préfet du Val d'Oise du 05 septembre 2024 portant dissolution du Syndicat Mixte Intercommunal de Gestion des Eaux de Ruissellement, des Eaux de la Montcient et de ses affluents (SMIGERMA),

**Vu** la délibération du comité syndical du SMIGERMA du 23 mars 2022 sur les modalités de répartition de l'actif et du passif du syndicat,

**Vu** la délibération du conseil municipal n° 2024.003 du 02 avril 2024 approuvant l'affectation définitive des résultats de la commune de l'exercice 2023,

**Considérant** qu'il convient d'intégrer sur l'exercice 2024 la quote-part des résultats du SMIGERMA arrêté le 31 décembre 2023 suite à sa dissolution selon les modalités de répartition de l'actif et du passif,

**Considérant** la nécessité d'ajuster les crédits afin d'affecter ces résultats au compte 001 pour l'investissement et au compte 002 pour le fonctionnement,

**Après en avoir délibéré**, le Conseil Municipal, à l'unanimité des membres présents et représentés,

**APPROUVE** l'intégration du résultat de fonctionnement du SMIRGERMA au budget de la commune pour un montant de 3.211,55 euros,

**APPROUVE** l'intégration du résultat de d'investissement du SMIRGERMA au budget de la commune pour un montant de - 865,90 euros,

**ADOpte** l'ajustement des crédits par la décision modificative n°2 comme définie précédemment,

**ACCEPTe** le transfert de l'actif et du passif tel qu'il résulte des modalités de répartition comme définies précédemment,

**AUTORISE** le Maire à signer tous les documents administratifs nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération.

#### Délibération N° 2024.021

**Objet : Approbation d'une convention de coopération avec la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise pour la viabilité hivernale du domaine public routier communautaire**

Madame la Maire expose :

La compétence « voirie » de la Communauté urbaine intègre l'organisation et la mise en œuvre de la viabilité hivernale. Cette prestation revêt un caractère saisonnier et aléatoire.

Pour les besoins de cette prestation, il est nécessaire de mobiliser, outre les moyens de la Communauté urbaine, ceux de la Commune, en termes de personnels, véhicules et engins.

Le projet de convention présenté en annexe, est proposé sur le fondement de l'article L. 5215-27 du Code général des collectivités territoriales, et s'inscrit dans les dispositifs de coopération entre personnes publiques.

**Vu** le Code général des Collectivités Territoriales, et notamment son article L5215-27,

**Vu** le code de la voirie routière,

**Vu** les statuts de la Communauté Urbaine,

**Considérant** que les opérations de déneigement font parties intégrantes des opérations dévolues à la charge du gestionnaire de la voirie communautaire,

**Considérant** la nécessité pour la Communauté Urbaine de mobiliser les moyens de la commune pour les besoins de la mise en œuvre des opérations de déneigement du domaine public communautaire,

**Après en avoir délibéré**, le Conseil Municipal, à l'unanimité des membres présents et représentés,

**APPROUVE** la convention de coopération avec la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise pour le maintien de la viabilité hivernal sur le domaine public communautaire,

**AUTORISE** le Maire à signer la convention et l'ensemble des actes nécessaires à sa mise en œuvre.

#### Délibération N° 2024.022

**Objet : Demande de subvention au titre des amendes de police 2024**

**Vu** les statuts de la Communauté Urbaine,

**Considérant** la nécessité de mettre aux normes et sécuriser les arrêts du Hameau de la Chartre,

**Après en avoir délibéré**, le Conseil Municipal, à l'unanimité des membres présents et représentés,

**DECIDE** de solliciter du Conseil départemental, au titre du programme 2024 de répartition du produit des amendes de police (dotation Etat), une subvention pour les travaux d'aménagement de deux aires d'arrêt de bus au Hameau de la Chartre afin de sécuriser les lieux de dessertes de bus scolaires et garantir la sécurité des usagers,

Coût H.T. des travaux : 57.000 euros

**S'ENGAGE** à utiliser cette subvention sous son entière responsabilité pour réaliser les travaux susvisés.

**S'ENGAGE** à financer la part des travaux restant à sa charge.

**Délibération N° 2024.023****Objet : Préparation du Programme Pluriannuel d'Investissements GPSeO (PPI) Opérations structurantes de réaménagement d'espaces publics 2026-2032**

Madame le Maire explique que la Communauté Urbaine GPSeO doit mettre en place à chaque mandature un Programme Pluriannuel d'Investissements (PPI).

Ainsi, pour éviter toute rupture d'investissement sur les espaces publics, la Communauté Urbaine prépare le PPI Opérations structurantes de réaménagement d'espaces publics 2026-2032, et demande aux communes membres d'identifier cinq souhaits de projets avec ordre de priorité, et de désigner un référent technique pour faciliter les échanges entre la commune et la communauté urbaine.

**Après en avoir délibéré,**

le Conseil Municipal, à l'unanimité des membres présents et représentés,

**IDENTIFIE** les opérations suivantes pour préparer le Programme Pluriannuel d'Investissements (PPI) Opérations structurantes de réaménagement d'espaces publics 2026-2032 de la communauté urbaine GPSeO :

Priorité n°1 :	<b>Hameau de la Chartre : Requalification de la Rue d'Oinville et de la rue du Lavoir</b> pour apaiser la circulation, sécuriser les usagers (rue du Lavoir trop de contrevenants en sens interdit pour éviter les dos d'ânes de la rue de Oinville) Modification des aménagements de la rue du Lavoir pour faciliter le passage collecte des déchets Aménagements de zones de stationnements pour remplacer les dos d'âne Remettre aux normes les trottoirs - Embellir cette partie du hameau
Priorité n°2 :	<b>Requalification de la Rue de Damply</b> pour sécurisation des piétons, sens unique à maintenir, privilégier circulation piétonne : chemin vers l'école primaire ou arrêt de bus des collégiens, manque de visibilité (virage), plate-bande pieds de murs plutôt que trottoirs (trop exigus pour être empruntés par les piétons), enfouissement.
Priorité n°3 :	<b>Aménagement Rue de la Chartre</b> : de la rue de la Gde Perreuse à la route de Guitrancourt : Cheminement piéton à créer, ralentissement de la vitesse en entrée d'agglomération, sécurité des piétons du Chemin de la Stèle à la Gde Perreuse direction école.
Priorité n°4 :	<b>Requalification entrée de village côté Saily</b> avec cheminement piétons jusqu'à la Ferme du Haubert
Priorité n°5 :	<b>Carrefour D913/D130</b> Manque de visibilité à cause d'une grange désaffectée, parcelle en réserve d'équipement qui pourrait permettre l'aménagement d'un rond-point et d'un trottoir, création de places de stationnement au cœur de village en proximité école élémentaire.

**DESIGNE** Monsieur Michel BINET, conseiller municipal, en tant référent technique.

**Délibération N° 2024.024****Objet : Bons ENERGIE 2024**

Madame le Maire propose de renouveler l'attribution de bons ENERGIE pour l'hiver 2024/2025 aux personnes seules et isolées.

La commission de solidarité, créée après la dissolution du CCAS, fixe la liste des personnes bénéficiaires.

**Après en avoir délibéré,** le Conseil Municipal, à l'unanimité des membres présents et représentés,

**DECIDE** de renouveler l'attribution de bons de chauffage pour l'hiver 2024/2025 aux personnes seules et isolées ;

**FIXE** le montant des bons ENERGIE à 150€

**CONFIE** à la commission de solidarité le soin de fixer la liste des personnes bénéficiaires.

**Délibération N° 2024.025****Objet : Bons d'achats Noël 2024**

Madame le Maire propose de renouveler l'attribution de bons d'achats à la Ferme du Haubert pour Noël aux personnes seules et isolées.

La commission de solidarité, créée après la dissolution du CCAS, fixe la liste des personnes bénéficiaires.

**Après en avoir délibéré,** le Conseil Municipal, à l'unanimité des membres présents et représentés,

**DECIDE** de renouveler l'attribution de bons d'achats à la Ferme du Haubert pour Noël aux personnes seules et isolées ;

**FIXE** le montant des bons d'achats à 60€

**CONFIE** à la commission de solidarité le soin de fixer la liste des personnes bénéficiaires.

**VU** le Code général des collectivités territoriales,

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

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

**CONSIDERANT** que 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,

**CONSIDERANT** 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.

**CONSIDERANT** 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.

**CONSIDERANT** que 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.

**CONSIDERANT** qu'en conséquence, il est apparu indispensable de soumettre au plus vite au Conseil municipal de Brueil-en-Vexin, un projet de motion d'opposition portant tant sur le fond que sur la forme au projet de LNPN.

**CONSIDERANT** que sur le fond la commune de Brueil-en-Vexin s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :

### **1. Une hérésie économique à l'échelle nationale mais et a fortiori 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 (chiffage 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* ».

### **2. 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 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 aura pour effet d'augmenter la capacité du 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. Le risque serait que ce surcroît de capacité bénéficie seulement au trafic fret et aux dépends des 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.

### **3. 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 2 200 emplois, générant plus d'1,5 millions d'euros 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 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 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).

### **4. 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'Etat et 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 particulièrement pour tous les usagers de la ligne J6.

## **5. 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 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.

## **6. 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.

## **7. 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.).

## **8. 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 que sur la forme, la commune de Brueil-en-Vexin 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 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 (Communauté de Communes Les Portes de l'Ile-de-France, Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine, ...) 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'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 à 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.

**CONSIDERANT** 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 lors des réunions de concertation préalable,

- de réaffirmer le soutien de la commune de Brueil-en-Vexin avec les communes de la CU GPSEO contre le projet de LNPN,

- à 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,

- 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 Madame le Maire et après en avoir délibéré,**

le Conseil Municipal, à l'unanimité des membres présents et représentés,

**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 commune de Brueil-en-Vexin, lors des réunions de concertation préalable,

**ARTICLE 3 : REAFFIRME** la solidarité de la commune de Brueil-en-Vexin avec les communes de la CU GPSEO contre le projet de LNPN,

**ARTICLE 4 : 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,

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

**ARTICLE 6 : DECIDE 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.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 22h00

Le secrétaire de séance  
Matthieu ABADIE

Le Maire,  
Martine TELLIER