

Communauté de Communes du Vexin-Thelle

Séance du 18 juin 2024

L'an deux mil vingt-quatre

Le Conseil Communautaire, légalement convoqué le 11 juin 2024, s'est réuni à 17h30, au nombre prescrit par le règlement dans la salle multifonctions à Fay-les-Etangs, sous la présidence de Monsieur Bertrand GERNEZ.

Membres en exercice : 51

Présents : 34

Votants : 41

**Etaient présents** Mesdames et Messieurs :

MORIN, LE COLLOEC (suppléant de Mme DEPOILLY), CUYPERS, DUVIVIER, LAMARQUE, MEDICI, RETHORE, TIMOTHEE-HUBERT, FRIGIOTTI, LEFEVRE G., MARTIN, MICHALCZYK, RIDEL, GERNEZ, DEGENNE, BARREAU, KUCHNO (suppléant de M. PENY), STEINER, DESSEIN, DELANDE, LE CHATTON, MONTILLON, STEINMAYER, BLANCHET, NOEL, TAILLEBREST, CATRY, LAROCHE, METZGER, GAUTIER, VANDEPUTTE, JUBAULT, LELEU, COLSON.

**Etaient excusés** Mesdames et Messieurs :

LEVESQUE (Pouvoir à H. DESSEIN), DEPOILLY, LEFEVER (Pouvoir à C. BARREAU), COT, MARIE, LEFEVRE H. (Pouvoir à A. DEGENNE), PENY, DURAND (Pouvoir à B. GERNEZ), BOISSY (Pouvoir à E. LAMARQUE), BONNY MESSIE (Pouvoir à G. LELEU), DESMELIERS (Pouvoir à S. LE CHATTON), DUNAND.

**Etaient absents** Mesdames et Messieurs :

GOUGIBUS, GAILLET, RIBEIRO DE SOUSA, LETAILLEUR, BOULLET, KARPOFF, VANSTEELANT.

**Assistait également à la séance** : Madame Isabelle MARTIN, Directrice

Madame Annie DEGENNE a été désignée en qualité de secrétaire de séance.



## **ORDRE DU JOUR CONSEIL COMMUNAUTAIRE 18 juin 2024 -17h30**

- 1. APPROBATION DES PROCES-VERBAUX DES SEANCES DE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DES 12 MARS 2024 ET 10 AVRIL 2024**
- 2. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**
  - Validation de la stratégie du Plan Mobilité Simplifié (PMS) en présence du Bureau d'études INGETEC
  - Validation du plan d'actions du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) - (Bureau d'études ENERGIES DEMAIN)
  - Débat sur « la cohérence des Zones d'Accélération des Énergies Renouvelables (ZAEnR) identifiées par les communes »
  - Participation au projet AQAH (Mieux connaître pour mieux Agir pour la Qualité de l'Air en Hauts-de-France) d'ATMO Hauts-de-France
- 3. FINANCES**
  - Budget eau : DM1
- 4. EAU et ASSAINISSEMENT**

*Assainissement collectif :*

  - Désignation d'un hydrogéologue agréé pour le projet de reconstruction de la STEP de CHAUMONT-EN-VEXIN
  - Approbation du zonage Assainissement de la commune de MONTAGNY-EN-VEXIN
  - Majoration de la pénalité prévue à l'article L. 1331-8 du Code de la santé publique
- 5. EDUCATION, JEUNESSE ET SOCIAL**
  - Contrat de vente avec « LA FERME DE TILIGOLO » et le multi-accueil « Les Frimousses du Vexin » de la CCVT
  - Contrat de location avec le nouveau Centre Social Rural du Vexin-Thelle
  - Avenants modificatifs aux marchés de travaux avec l'ADTO-SAO - Construction d'un Centre Social Rural à Chaumont-en-Vexin : Plus-values
- 6. RESSOURCES HUMAINES**
  - Modification du tableau des effectifs au 1<sup>er</sup> juillet 2024
- 7. TOURISME, CULTURE**
  - Vote de la taxe de séjour pour les hébergements non classés
  - Rémunération des artistes dans le cadre du contrat Culture Ruralité
  - Convention de partenariat avec Les Amis du MuMo et le Centre social rural
- 8. DOSSIERS DIVERS**
  - Avis de la CCVT sur le projet SRADDET
  - Logements rue Brachedal à Chaumont-en-Vexin : création d'une commission d'attribution
  - SE60 : Adhésion de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais et de Communauté d'Agglomération du Beauvaisis au SE60
  - Intégration au groupement de commandes SE60 - Achat de gaz et services associés
  - Renouvellement du Marché « Entretien des Espaces Verts »
- 9. QUESTIONS DIVERSES**
- 10. DECISIONS ET TRAVAUX DU BUREAU DEPUIS LE DERNIER CONSEIL**



## **PROCES VERBAL DE LA REUNION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 18 JUIN 2024**

Le quorum étant atteint, le Président ouvre la séance à 17h40.

Monsieur le Président dresse la liste des pouvoirs et des excusés.

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur RIDEL, maire de la commune de Fay-les-Etangs. Il est heureux d'accueillir le conseil communautaire au sein de la salle multifonctions de la Commune à Fay-les-Etangs et souhaite la bienvenue aux membres présents.

Le Président demande l'accord des élus pour ajouter un point à l'ordre du jour. Ce point porte sur une demande de subventions pour la manifestation de septembre « Vexin-Thelle en fête ». Les membres acceptent à l'unanimité.

\*\*\*

### **1. APPROBATION DES PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DES 12/03/2024 ET 10/04/2024**

Les procès-verbaux des séances de conseil communautaire des 12/03/2024 et 10/04/2024 sont adoptés à l'unanimité des membres présents.

### **2. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

- ***Validation de la stratégie du Plan Mobilité Simplifié (PMS) en présence du Bureau d'études INGETEC***

Le Président rappelle que, par délibération du Conseil Communautaire en date du 08/12/2021, la CCVT s'est engagée dans une démarche d'élaboration et de mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié (PMS). Le projet de la stratégie du PMS est soumis à l'approbation du Conseil Communautaire.

Le PMS détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.

Pour rappel, l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié s'établit selon les 5 étapes suivantes :

1. Le diagnostic mobilité
2. La stratégie
3. Le plan d'actions
4. L'approbation du Plan de Mobilité Simplifié

 139

## 5. La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation

Le diagnostic du PMS a été validé en Comité de Pilotage en date du 7 février 2023 ;  
La synthèse de ce diagnostic figure en annexe n°1.

Monsieur GERNEZ donne la parole au cabinet INGETEC représenté ce soir par Monsieur Alexandre LEBAS, Directeur associé, et Baptistine GERIN, Chargée d'études et travaux (Ville, Transport et Mobilités). Ils présentent **le projet de stratégie du P.M.S.** ayant pour but de répondre aux enjeux mobilités du territoire, au moyen du diaporama ci-après.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE



## Sommaire

### 1. Introduction

- Présentation d'un PMS
- Contexte de l'étude et enjeux
- Organisation de l'étude
- Démarche de concertation
- Co-construction de la stratégie avec les élus

### 2. Présentation de la stratégie

### 3. Méthode et résultats de la co-construction de la stratégie avec les élus

### 4. Liste des actions retenues

### 5. Axe 1 – Conforter l'offre de transports en commun avec les partenaires

### 6. Axe 2 – Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

### 7. Axe 3 – Développer les mobilités actives en milieu rural

### 8. Axe 4 – Favoriser l'intermodalité

### 9. Axe 5 – Encourager la proximité des services, commerces et équipements

### 10. Axe 6 – Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités

### 11. Axe 7 – Optimiser la logistique routière

### 12. Synthèse de la stratégie

### 13. Suites de l'étude



INTRODUCTION

## Présentation du Plan de Mobilité Simplifié

LE PMS = UN OUTIL POUR METTRE EN PLACE UNE DYNAMIQUE LOCALE AUTOUR DES MOBILITÉS

### Définition

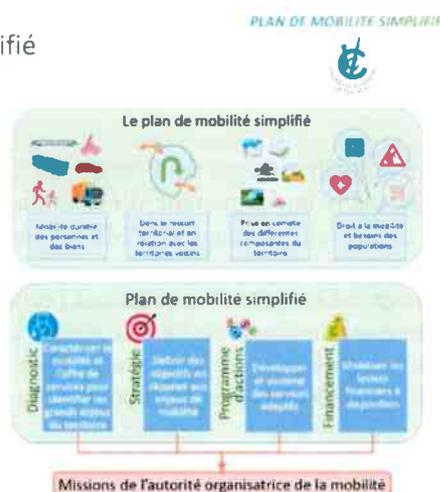
- Document administratif qui définit la feuille de route des politiques de mobilités sur un territoire

### Objectifs

- Accorder le droit à la mobilité à tous
- Répondre aux enjeux environnementaux de la mobilité

### Nôtre mission

- Faire l'état des lieux des actions existantes et définir les mesures alternatives à l'usage de la voiture individuelle et actions prioritaires à mettre en place en faveur d'une mobilité plus durable et solidaire



Extrait du guide méthodologique du CEREMA - Le plan de mobilité simplifié  
planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne -

tho

BLG



## Contexte, enjeux et périmètre de l'étude

### CONTEXTE & ENJEUX

En 2020, la Communauté de Communes du Vexin Thelle est devenue Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) et a souhaité mettre en place un Plan de Mobilité Simplifié (PMS) pour répondre aux enjeux de mobilité de son territoire :



Améliorer l'offre de mobilités pour tous les habitants, en particulier les captifs, que ce soit sur le territoire de la CCVT ou avec les territoires limitrophes - enjeu social



Encourager la transition écologique des transports (amélioration de la qualité de l'air en réduisant les émissions des GES ainsi que la dépendance des énergies fossiles) - enjeu environnemental

→ Développer les modes alternatifs à l'usage de la voiture solo - transports en commun/à la demande, les modes actifs (vélo et marche à pied) et les mobilités partagées - adaptés aux publics-cibles



Optimiser les flux de marchandises sur le territoire - enjeu économique

### PERIMETRE DE L'ETUDE

Le périmètre de l'étude est celui de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle, qui regroupe 37 communes. L'étude prendra en compte les enjeux des villes et pôles d'attractivité à proximité tels que Beauvais, Magny-en-Vexin, Cergy-Pontoise, Gisors, Méru, avec lesquelles les interactions sont importantes pour l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (déplacements domicile-travail, etc.).



## Organisation de l'étude



*Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.*

## 02

## PRESENTATION DE LA STRATEGIE

## Une stratégie déclinée en 7 axes d'actions

Objectifs opérationnels

1. Conforter l'offre de **transports en commun**2. Optimiser et mutualiser l'usage de la **voiture individuelle**3. Développer les **mobilités actives** en milieu rural4. Favoriser l'**intermodalité**5. Encourager la **proximité** des services, commerces et équipements6. **Sensibiliser** et **inciter à de nouvelles pratiques** de mobilités7. Optimiser la **logistique routière**

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE



RAPPEL DES ENJEUX DU PMS

Encourager la transition  
écologique des transportsAméliorer l'offre de mobilités  
pour tous les habitants

## Chaque action répondant aux besoins d'un ou plusieurs publics-cibles

Objectifs stratégiques

1. **Déplacements du quotidien – « Grand public »**

Permettre l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements de courte, moyenne et longue distance

2. **Mobilité solidaire à destination des personnes non-motorisées, personnes âgées, jeunes, PMR, etc.**Offrir des possibilités de déplacements à tous - à tout âge  
→ droit à la mobilité3. **Touristes et visiteurs**

Développer un tourisme durable et améliorer l'accessibilité du territoire pour les touristes et excursionnistes

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE



RAPPEL DES ENJEUX DU PMS

Encourager la transition  
écologique des transportsAméliorer l'offre de mobilités  
pour tous les habitants

## Liste des 20 propositions d'actions

<b>1. Conforter l'offre de transports en commun</b>
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires
1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires
1.3. Proposer un service de transport à la demande
1.4. Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale
<b>2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle</b>
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes
2.2. Mettre en place un service de covoiturage spontané
2.3. Implémenter un service d'autopartage
2.4. Développer la mobilité électrique sur le territoire
<b>3. Développer les mobilités actives en milieu rural</b>
3.1. Elaborer un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou des Modes Actifs (SDMA)
3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables
3.3. Implanter davantage de stationnement vélo
3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos
3.5. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles
3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive
<b>4. Favoriser l'intermodalité</b>
4.1. Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors
4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité
<b>5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements</b>
5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités économiques
<b>6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités</b>
6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO et Pass Pass de Hauts-de-France Mobilités
6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités
<b>7. Optimiser la logistique routière</b>
7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lourds

# 03

METHODE ET RESULTATS DE LA CO-CONSTRUCTION  
DE LA STRATEGIE AVEC LES ELUS

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

## Co-construction de la stratégie avec les élus

Concertation en amont du COPIL



### Méthode



#### Objectifs

- Conforter la stratégie en bénéficiant de l'expertise des élus locaux (maîtrise d'usage)
- Recueillir les volontés des élus
- Lancer une dynamique de concertation dès la phase stratégie afin d'aboutir à un plan d'actions partagé par tous

- Envoi le 04/03/2024 à toutes les communes du document de la stratégie du PMS par mail
- Délai de réponse : 2 semaines
- Réponses reçues jusqu'au 15/04/2024



#### Éléments soumis à la concertation

Pour chacune des actions :

- Quelle prise en compte dans la stratégie ?
  - ✓ Action à mettre en œuvre
  - ✓ Action à modifier
  - ✓ Action non-retenue



- Quelle priorisation ?

- ✓ Court terme
- ✓ Plus long terme



### Résultats

**16 réponses recueillies sur 37 communes**  
**Taux de réponse de 43%**

Résultats détaillés ci-après

En complément, sur chaque fiche action :  
Indication de l'icône ayant recueilli le plus de réponses et le taux de réponse associé

*Handwritten signatures and initials*

## Co-construction de la stratégie avec les élus

Résultats

Concertation en amont du COPIL

Axes et actions	Elaboration de la stratégie			Priorisation		Remarques
	Action à mettre en œuvre	Action retenue mais à modifier	Action non-retenue	Court terme	Plus long terme	
<b>1. Conforter l'offre de transports en commun</b>						
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaire avec les partenaires	12	1	3	11	1	(Locomobile et Fleury) Extension du Pass Navigo (Fresnes L'Éguillon) Faciliter l'utilisation de la billetterie + Travailler sur un tarif plus accessible dans la mesure du possible (Vaudancourt) Pression à faire sur la SNCF pour améliorer la rapidité des trains sur Paris, voir liaison de Rouen à définir. L'Ouest de la communauté de communes est à égale distance de Paris et de Rouen. (Monneville) Offre la plus judicieuse pour l'environnement
1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires	10	3	3	9	0	(Courcelles-les-Gisors) Déjà tenté sans succès (Locomobile) Adaptation des horaires et des itinéraires pour le plus grand nombre d'utilisateurs (Fresnes L'Éguillon) Lignes desservant les grandes villes (MeN, Chaumont, Gisors, Beauvais) dans la journée. Communication à améliorer pour les lignes tout type d'usager. (Monneville) Regarder pour créer un axe Beauvais - Auneuil - Cergy afin de désengorger l'A16
1.3. Proposer un service de transport à la demande	4	1	11	3	2	(Locomobile) Trop onéreux pour le service rendu (Beaumont) Trop coûteux (Fresnes L'Éguillon) TAD hybride : virtuel + zonat (Monneville) Compliqué à mettre en œuvre
1.4. Perenniser l'offre de transport d'utilité sociale	6	3	7	4	2	(Locomobile) Définir les modalités et le profil des bénéficiaires (Beaumont) CSR : voir aide physique (Fresnes L'Éguillon) Communication à améliorer sur le fonctionnement du transport d'utilité sociale dans le magazine de la CCVT et les mairies (Facebook, réseaux, journaux, affichage) (Fleury) Transport solidaire (Monneville) Soumis au bénévolat -> très délicat

## Co-construction de la stratégie avec les élus

Résultats

Concertation en amont du COPIL

	Elaboration de la stratégie			Priorisation		Remarques
	Action à mettre en œuvre	Action retenue mais à modifier	Action non-retenue	Court terme	Plus long terme	
<b>2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle</b>						
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	7	3	6	7	2	Quel type de service de covoiturage souhaitez-vous voir pour le territoire ? - Covoiturage planifié voire incitatif ? - Autostop organisé ? - Lignes de covoiturage ? (Fresnes L'Éguillon) Densifier le maillage des aires de covoiturage
2.2. Mettre en place une offre de covoiturage spontanée	5	2	9	6	1	(Reilly) Densifier le maillage des aires de covoiturage et aménager des lignes de covoiturage (Monneville) priorité 1 = covoiturage planifié, voire incitatif / priorité 2 = lignes de covoiturage
2.3. Implémenter un service d'autopartage	4	2	10	4	2	(Locomobile) Proposition antinomique entre "co"voiturage et individuel !! (Fresnes L'Éguillon) ++ (Monneville) Difficile à contrôler et organiser
2.4. Développer la mobilité électrique sur le territoire	4	2	10	4	2	(Fleury) Problème de charge rapide

## Co-construction de la stratégie avec les élus

Résultats

Concertation en amont du COPIIL		Elaboration de la stratégie			Priorisation		Remarques
Axes et actions	Action à mettre en œuvre	Action retenue mais à modifier	Action non retenue	Court terme	Plus long terme		
<b>3. Développer les mobilités actives en milieu rural</b>							
3.1. Elaboration d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou d'un Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA)	6	4	6	6	2	(Loconville) Etablir une cartographie et un calendrier (Boublers et Reilly) Trop cher	
3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables	7	5	4	4	5	Entre les bourgs structurants et les pôles voisins ? - Entre les bourgs structurants et les bourgs relais ? - Entre les communes et les bourgs structurants/relais ? - Entre les communes ? (Loconville) Tenir compte de la topographie (Fleury) Developper un réseau ambitieux entre les communes (Monneville) Developper les liaisons entre les bourgs structurants et les pôles voisins / les bourgs relais ; coûts importants, à mutualiser avec d'autres travaux ? (Lavillette) Pistes cyclables entre bourgs voisins et les gares	
3.3. Implanter davantage de stationnement vélo, dont du stationnement sécurisé	6	5	5	4	6	(Loconville) Sous quelle forme de sécurisation (Boublers) A-t-on une demande ? (Lavillette) Stationnement sécurisé en gare	
3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos (LLD)	3	3	10	3	2	(Loconville) Voir pour délégation de service public	
3.5. Déployer le programme <i>Savoir Rouler à Vélo</i> (SRAV) dans les écoles	15	0	1	14	1	(La Corne en Vesvre) C'est aux parents d'apprendre à leurs enfants ! (Loconville) Fournir un modèle de circulation applicable à toutes les écoles (Fresnes L'Equillon) Prévoir Primaire + adapter au collège une formation	
3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive	10	1	5	5	6	(Loconville) A coordonner au niveau du département et de la Région (Fleury) Oui, à trottinette et à pied	

## Co-construction de la stratégie avec les élus

Résultats

Concertation en amont du COPIIL		Elaboration de la stratégie			Priorisation		Remarques
Axes et actions	Action à mettre en œuvre	Action retenue mais à modifier	Action non retenue	Court terme	Plus long terme		
<b>4. Favoriser l'intermodalité</b>							
4.1. Étendre le pass Navigo jusqu'à Gisors	15	0	1	13	1	(La Corne en Vesvre) URGENT (Loconville) Voir point 1.1 (Fresnes L'Equillon) ++ (Monneville) Très bonne idée (Lavillette) Pass Navigo jusqu'à Gisors	
4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité	5	4	7	4	3	(Loconville) Cartographie des implantations et modalités d'utilisation (Monneville) Créer un maillage (Lavillette) Amélioration accrue dans les fare de Lavillette et Liancourt (Saint-Pierre) stationnement sécurisé des VL et vélos - billetterie - Réalisation plateforme multimodale de Lierville	
<b>5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements</b>							
5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / Aires de mobilité et des zones d'activités économiques	4	4	8	2	5	(La Corne en Vesvre) Action en cours avec la construction du centre social (Loconville) Faire une cartographie des implantations possibles (Fresnes L'Equillon) Déjà expérimenté à Fresnes. Possibilité de le refaire. 1 à 2 personnes intéressées seulement. (Monneville) Associer à des projets de garde d'enfants	
<b>6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilité</b>							
6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité SMTCO et Pass Pass de Hauts-de-France Mobilités	11	1	4	8	4	(Bouy en Vesvre) Améliorer la plateforme pas instinctive (Lattamville) Plateforme existante non intuitive et peu active (Boublers) Selon le coût (Fresnes L'Equillon) ++	
6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités	4	3	9	0	4	(Loconville) Sur la base d'un sondage auprès de la population (Monneville) Après que certaines actions phares soient mises en place	
<b>7. Optimiser la logistique routière</b>							
7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lourds	7	1	8	3	3	(Loconville) Attention à la dérogation de circulation des betteraves à 48 tonnes. Impact sur les ouvrages d'art (Fresnes L'Equillon) Les poids-lourds représentent également un danger dans le centre de Fresnes en particulier un virage inadapte qui rend le croisement difficile (Fleury) Oui, Fleury est traversé par 3 départementales	

## Co-construction de la stratégie avec les élus

Résultats

Vote lors du COPIL – 28/03

PROPOSITION	NOMBRE DE VOTES FAVORABLES
<b>1. Conforter l'offre de transports en commun</b>	
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires	10/10
1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires	10/10
1.3. <b>Proposer un service de transport à la demande</b>	<del>3/10</del>
1.4. Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale	6/10
<b>2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle</b>	
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes	9/10
2.2. Mettre en place un service de covoiturage spontané	
<b>2.3. Implémenter un service d'autopartage</b>	<del>0/10</del>
2.4. Développer la mobilité électrique sur le territoire	Non votée
<b>3. Développer les mobilités actives en milieu rural</b>	
3.1. Elaborer un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou des Modes Actifs (SDMA)	9/10
3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables	
3.3. Implanter davantage de stationnement vélo	8/10
3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos	5/10
3.5. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles	10/10
3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive	9/10
<b>4. Favoriser l'intermodalité</b>	
4.1. Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors	10/10
4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité	5/10
<b>5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements</b>	
5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités économiques	9/10
<b>6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités</b>	
6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO et Pass Pass de Hauts de France Mobilités	10/10
6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités	8/10
<b>7. Optimiser la logistique routière</b>	
7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lourds.	Non votée

## 04

## LISTE DES ACTIONS RETENUES

## Liste des 18 actions retenues par les Elus

<b>1. Conforter l'offre de transports en commun</b>
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires
1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires
1.3. Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale
<b>2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle</b>
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes
2.2. Mettre en place un service de covoiturage spontané
2.3. Développer la mobilité électrique sur le territoire
<b>3. Développer les mobilités actives en milieu rural</b>
3.1. Elaborer un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou des Modes Actifs (SDMA)
3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables
3.3. Implanter davantage de stationnement vélo
3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos
3.5. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles
3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive
<b>4. Favoriser l'intermodalité</b>
4.1. Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors
4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité
<b>5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements</b>
5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités économiques
<b>6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités</b>
6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO et Pass Pass de Hauts-de-France Mobilités
6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités
<b>7. Optimiser la logistique routière</b>
7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lourds

# 05

## AXE 1 – CONFORTER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

### 1. Conforter l'offre de transports en commun

13/16 11/13 PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Action coordonnée avec le PCAET TR 6.0 Améliorer l'offre régionale de transport collectif

#### 1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires

**Contextes issus du diagnostic:**

- Offre:** ligne de Transilien J avec 16 trains par jours à destination de Paris et de Gisors. Offre présentant cependant des points durs pour les usagers, notamment en termes de billetterie, tarification et intermodalité avec les cars interurbains régionaux.
- Demande:** 2/3 des déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs du territoire (env. 6000 dép./j) et 1/3 sont diffus internes à la Communauté de Communes (env. 3000 dép./j).

**Enjeu:** Faciliter les déplacements du quotidien internes au territoire et à destination des pôles extérieurs du territoire via la ligne de Transilien J

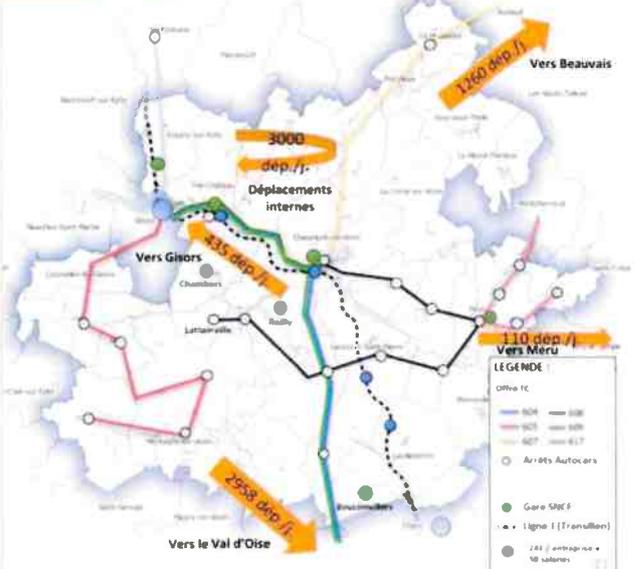
**Public cible:**

**Propositions:**

- Relancer le comité de la ligne J pour faire remonter les difficultés rencontrées
- Echanger avec la Région pour améliorer l'intermodalité entre les cars interurbains et la ligne J (à destination de Gisors et Paris en HPM – Heure de Pointe du Matin, depuis Gisors et Paris en HPS – Heure de Pointe du Soir).

**Gouvernance:**  
Action partenariale avec le comité de la ligne J (comportant la SNCF et IDFM) ainsi qu'avec la Région des Hauts de France

**Niveau d'impact:**



### 1. Conforter l'offre de transports en commun

13/16 9/13 PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Action coordonnée avec le PCAET TR 6.0 Améliorer l'offre régionale de transport collectif

#### 1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires

**Contextes issus du diagnostic:**

- Offre:** 7 lignes principales de cars interurbains (6 du réseau Region HDF cf. carto et 1 du réseau IDF Mobilité), 8 lignes desservant collèges et lycées ouvertes à tous type d'usagers, 15 lignes desservant les écoles et RPI non ouvertes au public
- Offre présentant cependant des points durs pour les usagers (en termes d'accès à l'information, maillage du territoire, fréquence et amplitude horaires de desserte).
- Demande:** 2/3 des déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs du territoire (env. 6000 dép./j) et 1/3 sont diffus internes à la Communauté de Commune (env. 3000 dép./j).

**Enjeu:** Faciliter les déplacements du quotidien entre les pôles du territoire et à destination des pôles extérieurs via les lignes de cars interurbains régionales

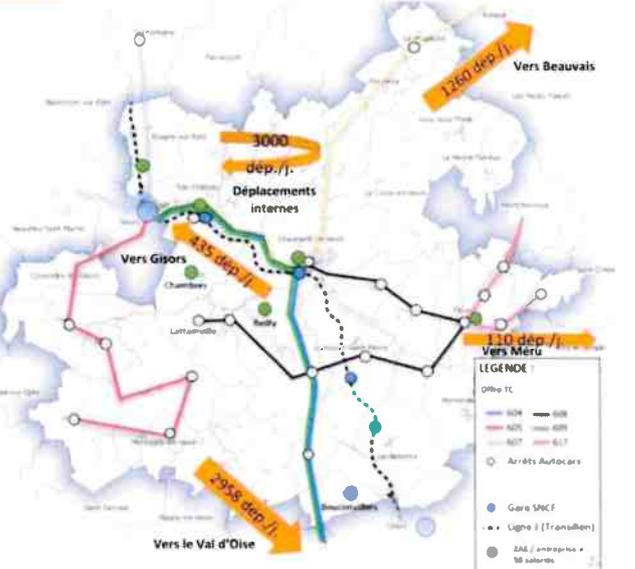
**Public cible:**

**Proposition:**

- Echanger avec la Région pour conforter l'offre en cars interurbains via les Contrats Opérationnel de Mobilité (COM) - fin des négociations des COM - 2<sup>ème</sup> semestre 2024

**Gouvernance:**  
Action partenariale avec la Région des Hauts-de-France

**Niveau d'impact:**



*Handwritten signature and initials: RBG*

# 1. Conforter l'offre de transports en commun

## 1.3 Pérenniser l'offre de transport d'utilité sociale

9/16 4/9

### Contexte / état du diagnostic

- **Demande** : 7,6% de chômeurs sur le territoire (difficultés éventuelles d'accès aux mobilités dans un contexte de dépendance à la voiture individuelle et de hausse des coûts de l'énergie) – 1 personne sur 5 à moins de 14 ans et près d'1 personne sur 10 à plus de 75 ans → Une part importante de la population qui n'a pas (facilement) accès à la voiture individuelle
- **Offre** : peu d'alternatives existantes

### Objectifs

Faciliter les déplacements des personnes peu ou non-motorisées au sein du territoire

### Public cible



### Proposition

- Poursuivre le soutien financier pour le service de transport solidaire du Centre Social Rural du Vexin-Thelle (budget de fonctionnement annuel 2023 : 21 400 €). Offre non renouvelée en 2024.
- Co-financement des études de faisabilité pour l'éventuelle mise en place d'une plateforme mobilité solidaire et d'un service de location solidaire (950 € en 2024) par la Maison de l'Emploi et de la Formation du Sud-Ouest de l'Oise (MEFSOO)
- Echanger avec la Région via les Plan d'Actions Mobilités Solidaires (PAMS)

### Gouvernance

- Action partenariale avec le Centre Social Rural du Vexin-Thelle (CSRVT)
- Action partenariale avec la MEFSOO
- Action partenariale avec la Région

Coût et subventions mobilisées : montant de la subvention auprès du centre social rural et MEFSOO à définir

Niveau d'impact + ○ ○

Source des données : INSEE 2020

## PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Action communale avec le PCAE / TR 7 0 Soutenir le transport solidaire et les mobilités partagées



Rappel du fonctionnement d'un transport d'utilité sociale

Quelle complémentarité entre les différents services ?

# Le transport d'utilité sociale



### Définition

Service organisé par des associations à la destination d'un public spécifique. La distance maximale d'un trajet est de 100km et les véhicules doivent avoir moins de 9 places.



### Cibles

Les personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leur revenus ou localisation géographique. Le plus souvent, cela représente en grande partie des personnes âgées.



### Avantages

Coût faible pour l'AOM.  
Rompt l'isolement des personnes âgées, crée du lien social et encourage la solidarité intergénérationnelle.  
Encourage la conservation de l'autonomie et le maintien à domicile des personnes âgées.



### Difficultés

Réussir à créer un réseau durable et fiable de bénévoles. Obtenir suffisamment de financements.



### Gouvernance

Service géré par une association, parfois avec le soutien de l'AOM.



### Coût

Budget annuel de fonctionnement : 17 000 à 34 000 €  
Financements : Subventions de l'Etat, de la région, du département, des communautés de communes ou de fondations privées, les adhésions annuelles (de 1000 à 2000€) et les contributions au coût de déplacement (plafonnée à 0,32€/km).

Source : Fiches solutions de mobilité en milieu peu dense, CEREMA

*Handwritten signature and initials 'BG'.*

# Le transport d'utilité sociale



## Mise en œuvre

1 an environ



# 06

## AXE 2 – OPTIMISER ET MUTUALISER L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

### 2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

#### 2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en s'appuyant sur les dynamiques existantes

- Contexte local de l'opération**
- Demande** : 2/3 des déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs du territoire (env. 6000 dép./j.) ; majoritairement effectués en voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82%) – pratique du covoiturage encore à la marge
- Offre** : plateforme sans commission Pass Pass Covoiturage de la Région ; 2 axes de covoiturage existantes (Jouy sous Thelle et Chaumont-en-Vexin) et une aire en projet à Lierville

**Objectif** : Mutualiser l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail en lien avec les pôles extérieurs



- Préconisations**
- Promouvoir la plateforme Pass Pass Covoiturage pour la mise en relation des conducteurs et des passagers (volet organisation)
- Développer un service de covoiturage planifié, voir incitatif (volet organisation)
- Densifier le maillage en aires de covoiturage (volet infrastructures)
- Communiquer, auprès des entreprises du territoire sur le potentiel de covoiturage pour les déplacements de leurs employés (volet communication)

**Modalités de mise en œuvre** : action individuelle et partenariale avec la Région et les entreprises

**Coût et subventions**

- Service de covoiturage planifié** : 73k€ sans participation financière du passager et 15k€ avec une participation à hauteur de 0,5€ par trajet (estimation pour environ 15 000 trajets co-financés par l'enveloppe d'incitations financières – entre 1,5 et 3k€ / trajet pour une année d'expérimentation) – devis Bilobocor Daily
- Aires de covoiturage** : 5k€/place pour un aménagement standard (parking, portique d'entrée, borne de recharge électrique) ; 10-15k€/place en cas d'ajout d'ombrières
- Subventions** : Plan Covoiturage du Ministère de l'Écologie (Fonds Vert – Axe 1 – Volet 1 – 50% planification covoiturage et étude de potentiel de covoiturage / volet 2 – 20% des travaux, 3 k€/place ; Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) de l'État : 80% des études ; Dotation d'Équipement aux Territoires Ruraux (DETR) : 40 % de 70 k€, max en 2024, soit 28.000 € ; FEDER via la Région : 50 k€

**Impact de l'opération** + + +

#### PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE



**Aires de covoiturage**

1810: Favoriser le covoiturage par la communication et la création de sites propres (aires de covoiturage)

**LEGENDE Mobilité partagée**

- Point de covoiturage existant
- Aire de covoiturage en projet
- Site de covoiturage existant
- Site de covoiturage envisagé
- Site de covoiturage (défini)
- Site de covoiturage (envisagé)
- Site de covoiturage (à définir)
- Site de covoiturage (à définir)

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

## 2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

### 2.2. Mettre en place une offre de covoiturage spontané

- **Demande** : 2/3 des déplacements domicile-travail extérieurs au territoire, à destination de Beauvais, Meru, JOise, Gisors) et 1/3 sont diffus internes à la Communauté de Communes (env. 3000 dep./j) : majoritairement effectués en voiture individuelle (part modale de la voiture pour le domicile-travail : 82%) – pratique du covoiturage encore à la marge
- **Offre** : réseau de départementales structurantes (RD981 et RD915) et secondaires (dont la RD923)

Optimiser les déplacements concentrés sur les axes majeurs du territoire en lien avec les pôles extérieurs OU au sein du territoire de la CCVT



- Déployer des lignes de covoiturage (lancement d'études de faisabilité ; aménagement de lignes de covoiturage ; en plusieurs temps selon le potentiel identifié) → déplacements grande distance en lien avec les pôles extérieurs à la CCVT
- Mettre en place un service d'autostop organisé → déplacements internes de courte distance

action individuelle, réalisation des études et mise en œuvre opérationnelle par un exploitant spécialisé

#### Autostop organisé

Coût d'investissement (aggrégation) : 13 k€ pour 90 panneaux

Coûts de fonctionnement : 10,1 k€ pour la 1<sup>ère</sup> année / 4,6 k€ pour les années suivantes – devis pour le déploiement du service Repapuce sur le territoire

#### Ligne de covoiturage

Coût de l'étude : 10-15 k€ pour un LPCI

Coût de la mise en œuvre et de l'exploitation d'une ligne sur 2 ans : Panneaux et application : 150-100k€

#### Subventions

Fonds Vert – Axe 3 – Volet 1 : 50% études de création de lignes de covoiturage, de potentiel de covoiturage / volet 3 : 50% pour les lignes de covoiturage : 900 000 €/ligne structurante, 50% frais de fonctionnement services de covoiturage / volet 4 : 50% actions de communication/animation / volet 5 : incitations financières : 1€ de subvention de l'Etat pour 1€ versé par la collectivité - Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) de l'Etat : 80% des études

Indicateurs d'impact



### PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

9/16

Source des données : INSEE 2020



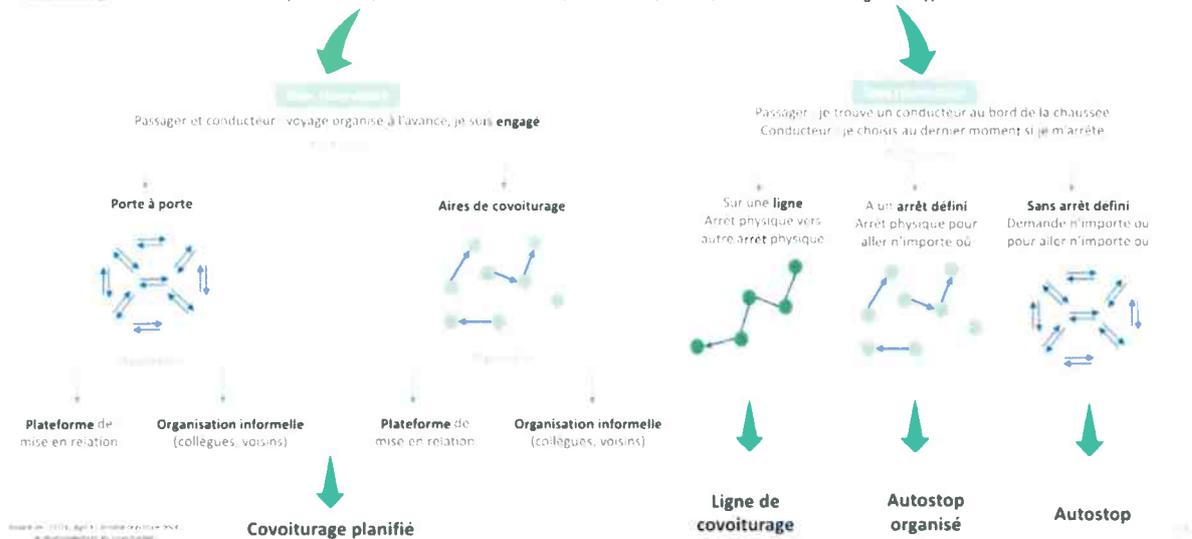
## Le covoiturage



### Définition

Utilisation commune d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre **non onéreux**, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Il en existe **deux grands types** : avec ou sans réservation.

INGETEC



Handwritten signature and initials "BQ".

## Le covoiturage



### Axes de travail

**Services** proposés et fonctionnalités : mise en relation, tarification, horaires, paiement

**Animation et communication** du service

Mise en place d'**infrastructures** : aires de covoitages, point de prise en charge/dépose, voies réservées, stationnements prioritaires



### Avantages

**Economie** financière, **lien social**, vertueux, décongestion des routes, offre **solution** aux **personnes non véhiculées**, diminution du nombre de places de stationnement, réduit fatigue au volant



### Difficultés

Méconnaissance des pratiques, **augmentation du temps** de trajet, **freins psycho-sociaux**, trouver covoitreur compatible, solution incertaine pour le trajet retour, **garantie et contrainte** des horaires, **peur** de rouler avec un inconnu



### Cibles

Touche une cible **très large**



### Coût

**Très variable** selon le projet (varient entre x1 et x200)

Subventions destinées aux conducteurs : entre 2 et 4€

Infrastructures pour lignes de covoiturage : 10 000 à 20 000€

Animations et communication : 1300 à 4000€/an

**ETP** allant de 0,3 à 1.

Total : à l'échelle d'une région **10 000€/million d'habitants**

*Source : Fiches solutions de mobilité en milieu peu dense, CEREMA*



### Gouvernance

**Rôles éventuels des collectivités** : organiser la mise en relation des covoituteurs, subventionner les trajets réalisés, communiquer, faciliter la circulation et le stationnement des véhicules de covoituteurs

Le tout peut être géré **en régie** ou par un **prestataire/association**

## Le covoiturage



### Mise en œuvre

1,5 an **avant** le lancement du service et 3 ans pour atteindre le stade final (variable selon les projets).



### Aide au choix



Covoiturage dynamique	Information en temps réel, indemnisation encadrée	Cible restreinte, manque de fiabilité et de maturité des techniques, difficulté à atteindre la taille critique, modèle économique incertain
Autostop organisé	Mise en relation organisée et aisée	Coûts d'investissement moyens (signalisation)
Ligne de covoiturage	Encourage la pratique et augmente l'efficacité globale des infrastructures	Coûts d'investissement importants (arrêts dédiés avec mobilier et voies réservées)

*Handwritten signatures and initials.*

## 2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle

### 2.3 Développer la mobilité électrique sur le territoire

**Contexte / état du diagnostic**

- **Demande** : un usage des bornes de recharge électrique en hausse constante, avec 73 000 charges recensées sur le réseau Mouv'Oise, soit 220 charges par jour
- **Offre** : réseau Mouv'Oise développée par le Syndicat de l'Energie de l'Oise (SE60), comprenant un parc de bornes de recharges électriques de 18 kVA, destinée à un usage complémentaire aux bornes présentes au domicile ou sur le lieu de travail des usagers ; un SDIRVE (Schéma Directeur des Installations de Recharge pour Véhicules Electriques) élaboré en 2023 ; des bornes de recharge rapide installées par des opérateurs privés

**Objectifs**

- Permettre aux détenteurs de véhicules électriques de circuler sur le territoire

**Profil cible**



**Propositions**

- Changement de la flotte de véhicules des collectivités
- Communiquer sur les alternatives au pétrole auprès de la population et des entreprises
- Etudier le potentiel d'ouverture d'une station GNV sur le territoire
- Poursuivre le développement de la mobilité électrique

**Gouvernance** : action partenariale avec le SE60, les opérateurs privés et les entreprises du territoire

**Niveau d'impact** : + ○ ○ ○

Actions communales issues de l'PCAET  
TR 5.0. Soutenir et faciliter le passage vers des motorisations propres



**MOUV**



# 07

## AXE 3 – DEVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES EN MILIEU RURAL

### 3. Développer les mobilités actives en milieu rural

#### 3.1. Elaboration d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) ou d'un Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA)

**Contexte / état du diagnostic**

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements) mais un fort potentiel de développement de la pratique entre les centres-bourgs
- **Offre** : très peu d'aménagements existants sur le territoire (uniquement la voie verte sur l'itinéraire de l'Avenue Paris-Londres et quelques aménagements éparpillés discontinus)

Source des données : INSEE 2020

**Enjeux**

Permettre la pratique du vélo au quotidien en activant plusieurs leviers

1. **Amenagement d'infrastructures cyclables** (entre les pôles du territoire ; entre les points d'intérêt touristique, au sein des pôles en rabattement vers les gares, les établissements scolaires et autres centralités d'intérêt intercommunal)
2. **Installation de stationnement** (courte durée au sein des pôles, longue durée en gare, etc.)
3. **Déploiement de services** (apprentissage – Savoir Rouler à Vélo à l'école ou vélos-écoles pour adultes, acquisition, location – vélos en libre-service ou location longue durée, réparation, etc.)
4. **Développement d'une communication ciblée et d'une programmation événementielle dédiées aux cycles**

**Profil cible**



**Propositions**

- Lancement d'une étude pour l'élaboration d'un SDC / SDMA
- Mise en œuvre du plan d'actions établis par le SDC / SDMA

**Gouvernance** : action individuelle

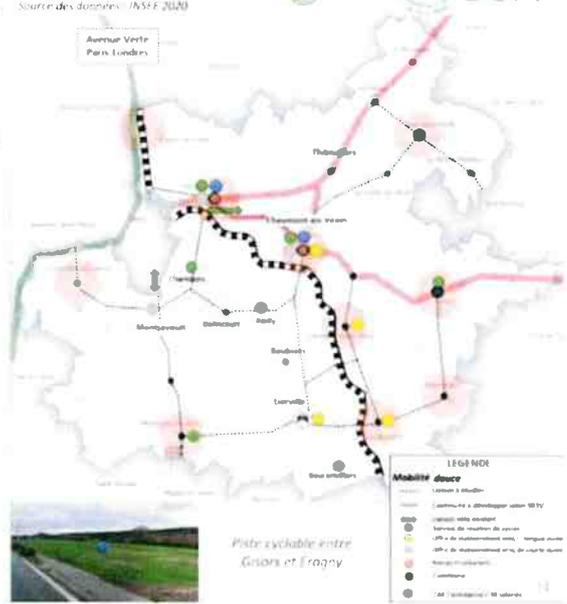
**Coûts**

- 30 à 40K€ (suivant le contenu de la mission) & chiffrage des actions définies par le SDC / SDMA
- Département : Voies vertes: 250 000 € HT/km
- Autres types: 200kHT/km, acquisitions foncières: max 300K€, 151k€ HT/ ouvrage d'art, affranchissement: Région (FEDER) 50K€, Etat (DSH 20-60%) (Plan Velo : 100kHT max)

**Niveau d'impact** : + + +

10/16

6/10



Handwritten signatures and initials.

### 3. Développer les mobilités actives en milieu rural

#### 3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables

Action commune avec le PCAET  
TR 1.0. Appuyer une étude d'appropriation pour l'aménagement d'infrastructures dédiées aux modes actifs

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE  
Source des données : INSEE 2020

12/16

5/12



Constats issus du diagnostic

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements) mais un fort potentiel de développement de la pratique entre les centres-bourgs
- **Offre** : très peu d'aménagements existants sur le territoire (uniquement la voie verte sur l'itinéraire de l'Avenue Paris-Londres et quelques aménagements éparés et discontinus)

Enjeu : Permettre la pratique du vélo au quotidien de manière sécurisée sur des distances pertinentes

Public cible



Proposition

Aménagement d'infrastructures cyclables entre les pôles du territoire, selon les principes d'aménagement déclinés ci-contre

Gouvernance : action individuelle

Coûts

- A définir lors des études pré-opérationnelles
- Nombreuses subventions mobilisables sur le volet vélo : Département, Région, Banque des Territoires, Etat (Plan Vélo), ADEME, etc.

Niveau d'impact :



**AXES STRUCTURANTS** pour les liaisons intercommunales

- 80 % d'aménagements adaptés de la structure de base (pistes cyclables et voies vertes)
- 20% de passage de voies privées (20 zones A2) (aménagement de voiries des COPR écoparc)

**AXES SECONDAIRES** pour les liaisons au sein de la CCVT complétant les axes structurants et assurant les rabattements vers les GARES et d'autres pôles d'intérêts

- 40-60% d'aménagements adaptés de la structure de base (pistes cyclables et voies vertes)
- Aménagements légers sur structure préexistante (partie de la structure générale (bandes cyclables, piste à usage collectif domo-voies, etc.))

**AXES DE DESERTE** pour une liaison sécurisée entre les axes structurants et secondaires avec le reste du territoire

- Sécurisation des intersections dangereuses
- Aménagement et signalisation claire



Subventions

Département : Voies vertes : 250k€ HT/km

Autres types : 200k€ HT/km, acquisitions foncières : max 300k€, 151k€ HT/ ouvrage d'art  
affranchissement, Région (FEDER) 50k€, Etat (DSIL 20-60%) (Plan Vélo : 100 k€ HT max)

### 3. Développer les mobilités actives en milieu rural

#### 3.3. Implanter davantage de stationnement vélo, dont du stationnement sécurisé

Source des données : INSEE 2020

11/16

6/11



Constats issus du diagnostic

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements)
- **Offre** : quelques points de stationnement courte et longue durée pour les cycles au sein des pôles majeurs du territoire et en gare

Enjeu : Favoriser la pratique du vélo en permettant aux usagers de stationner leur vélo selon leurs besoins (courte durée au sein des pôles, longue durée en gare, etc.)

Public cible



Proposition

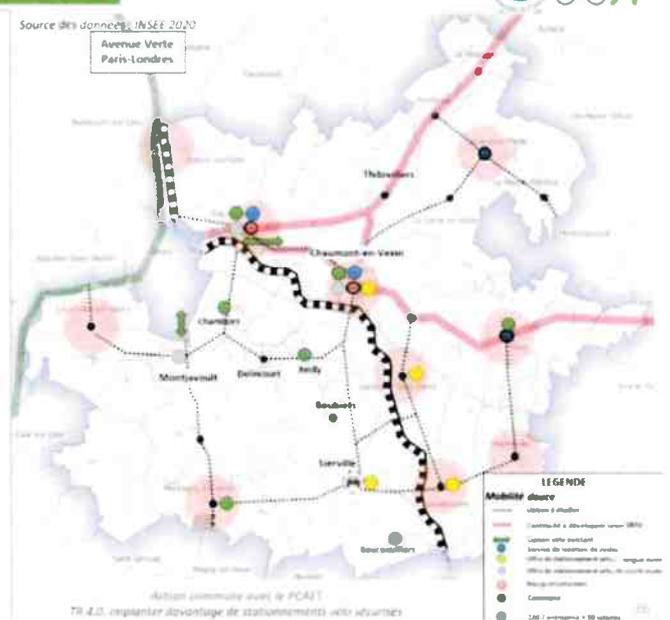
- Commande groupée d'arceaux, de consignes et de box par la Communauté de Communes pour équiper les communes volontaires (remplacement des racks existants et densification du maillage en stationnement cyclable)
- Echanges avec la SNCF pour équiper l'ensemble des gares du territoire avec du stationnement longue durée

Gouvernance : action partenariale avec les communes du territoire et la SNCF

Coûts unitaires et subventions mobilisables

- Arceau : 150€
- 6 arceaux sous abris : 1 500 €
- Consigne : 3 000-8 000 €
- Garage à vélo d'environ 20 places : 20 000 – 30 000 €
- Programme ALVEOLE > jusqu'à 40% (selon le type de stationnement choisi)
- Département : 1k€/place ouverte, 2k€/place fermée

Niveau d'impact :



**LE GENDRE**

Mobilité douce

- Stationnement sécurisé
- Stationnement à destination unique (B2B)
- Stationnement public
- Stationnement de location de vélos
- Stationnement de vélos - unique usage
- Stationnement de vélos - unique usage
- Stationnement
- Commutant
- Stationnement à destination unique

Handwritten signatures and initials in blue ink.

## Stationnement vélo

Quelles solutions pour déployer une offre de stationnement dédiée aux cycles ?



	Arceaux	Arceaux sous abris	Consigne	Garage à vélo
<b>Sécurité contre les vols</b>	3 points d'attache (roues + cadre)	3 points d'attache (roues + cadre)	Espace individuel sécurisé du vol	Espace collectif sécurisé du vol
<b>Nombre de places de stationnements</b>	2 vélos par arceau	2 vélos par arceau	1 vélo par consigne	Environ 20 vélos par garage
<b>Possibilité de recharge VAE</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Protection des intempéries</b>	Non	Oui	Oui	Oui
<b>Temps d'arrêt</b>	Moins d'une demi-journée	Une journée	Une journée ou plus	Une journée ou plus
<b>Lieu d'implantation</b>	A proximité des commerces	A proximité des écoles et des entreprises	Dans les gares et à proximité des lieux d'habitation	Dans les pôles multimodaux
<b>Coût (prix unitaire)</b>	150 € (1 arceau)	1 500 € (6 arceaux et abris)	3 000 – 8 000 € (1 consigne)	20 000 – 30 000 € (1 garage de 20 places environ)

### 3. Développer les mobilités actives en milieu rural

#### 3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos (LLD)

Constats (issus du diagnostic)

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements)
- **Offre** : deux services de location de cycles disponibles sur le territoire – Le Relais du Vexin et Decathlon, tous deux implantés à Chaumont-en-Vexin et à Tril-Château

Enjeu :

- Permettre aux usagers d'expérimenter la pratique du vélo au quotidien, encourageant donc l'achat d'un vélo personnel par la suite
- Offre une solution alternative à la voiture individuelle pour les courtes distances pour les personnes non ou peu motorisées

Public cible :



Proposition :

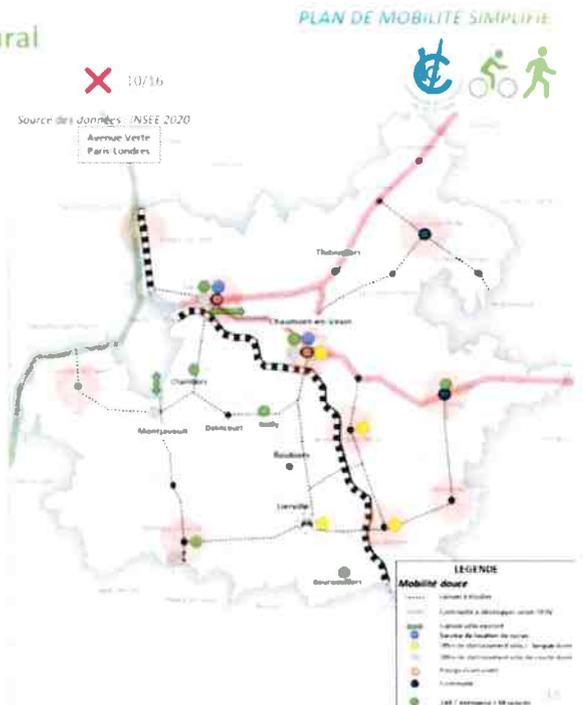
- Déploiement d'un service de location de vélos longue durée
- Exploitation en régie par la CCVT ou gestion externe en exploitation

Gouvernance : action individuelle

Coûts unitaires, subventions mobilisables et moyens humains

- Reste à charge moyen 250-300 €/an/vélo (source : CEREMA)
- A titre indicatif, ACSO en 2023 : location longue durée 120 VAE : 27k€HT
- SMTCO = 40% du HT
- Environ 0,5 ETP pour flotte <100 vélos gérée en régie

Niveau d'impact : + ○ ○ ○



Handwritten signature

Handwritten signature

## Service de location longue durée (LLD) de vélo en milieu rural



### Définition

Service qui permet l'**usage exclusif d'un vélo** (30 vélos en moyenne pour 10 000 habitants) et parfois de certains équipements et accessoires contre le paiement d'un **abonnement**.



### Cibles

**Ensemble des usagers d'un territoire** (grand public, public scolaire mobilité solidaire, touristes, etc.)



### Avantages

- Encourage l'achat d'un vélo personnel et le report modal
- **Décarbone** les déplacements et décongestionne les routes
- **Coûts** d'investissement et de gestion **faibles**



### Difficultés

- Présence de suffisamment d'**infrastructures dédiées aux cycles sur le territoire** (aménagement et points de stationnement sécurisés)
- **Liste d'attente** longue pour accéder



### Gouvernance

- **Organisation du service** par l'AOM
- **Exploitation** (gestion du service et entretien) peut être assurée en régie (avec l'appui éventuel de partenaires locaux ou d'un prestataire privé pour l'entretien) – *solution privilégiée en milieu rural*, intégrée dans la délégation de services publics ou gérée en marché public spécifique.



### Coût

- **Moyens humains** : environ **0,42 ETP pour une flotte > 100 vélos gérée par un exploitant** ; environ **1 ETP si flotte < 100 vélos** gérée en régie
- **Reste à charge moyen** : **255€/an/vélo** (plus ou moins élevé si VAE). Les vélos sont amortis sur 5,5 ans en moyenne.
- **Financements** : TEPCV, CEE, programme LEADER, France mobilités, région, département



### Conditions de réussite

- **Identifier la cible et ses besoins**
- Proposer une **flotte mixte** (vélo classique, vélo à assistance électrique, vélo cargo, vélo pour enfants, tricycles électriques).
- Mettre en place un **service simple, lisible**
- Proposer une tarification attractive
- **Communiquer** clairement et efficacement
- **Mobiliser** et obtenir le soutien des services, des collectivités partenaires et des acteurs économiques locaux.
- **Disposer du temps et des ressources humaines nécessaires** pour monter et suivre le projet.
- **Vendre les vélos au bout de 2 ans** pour obtenir une réduction des coûts d'investissement.



## 3. Développer les mobilités actives en milieu rural

### PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

### 3.5. Déployer le programme *Savoir Rouler à Vélo* (SRAV) dans les écoles



#### Constats issus du diagnostic

- **Demande** : une part modale du vélo encore faible (0,5% des déplacements) et une part importante de jeunes dans la population
- **Offre** : aucune offre en formation sur le territoire à destination du public scolaire à ce jour

**Enjeu** : Favoriser la pratique du vélo au sein du public scolaire en leur apprenant à circuler de manière sécurisée et autonome à vélo en situation réelle ; donner des habitudes de déplacement à vélo dès le plus jeune âge

#### Public cible



#### Proposition

- Organisation de partenariats avec les acteurs pouvant organiser le *Savoir Rouler à Vélo* sur le territoire
  - Les associations sportives
  - Les associations sportives scolaires
  - Les autres associations
  - Les associations de prévention
  - Les écoles, centres de loisirs, les mairies, les professionnels du cycle, les coordinations de sécurité routière en préfecture, etc.

**Gouvernance** : l'action partenariale avec les acteurs locaux du territoire

**Niveau d'impact** :

Source des données : INSEE 2020



Au-delà des enjeux sociaux et environnementaux fixés dans le cadre du PMS, l'émobilité scolaire assure le maintien des jeunes en bon état de santé



■ ■ ■ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

### Les 3 étapes du "Savoir rouler à vélo"

- **1ère étape** : *Savoir Pédaler* : maîtriser les fondamentaux du vélo. Il s'agit d'acquies un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : pédaler, tourner, freiner.
- **2e étape** : *Savoir Circuler* : découvrir l'émobilité à vélo en milieu sécurisé. Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.
- **3e étape** : *Savoir Rouler à Vélo* : circuler en situation réelle. Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'approprier les différents espaces de pratique.

### 3. Développer les mobilités actives en milieu rural

#### 3.6. Développer une offre en cyclotourisme attractive

Constats issus du diagnostic

- **Offre** : des axes cyclotouristiques majeurs à proximité directe du territoire (Avenue verte Paris-Londres – itinéraire national ; Trans Oise – itinéraire départemental ; projet de liaisons inscrit au SR3V – itinéraire régional) ; des boucles cyclotouristiques développées par Oise Tourisme
- **Demande** : des axes cyclotouristiques dont la fréquentation est en hausse

**Enjeu** : Permettre le développement de la pratique du cyclotourisme en répondant à une demande actuelle en hausse

Public cible



Proposition

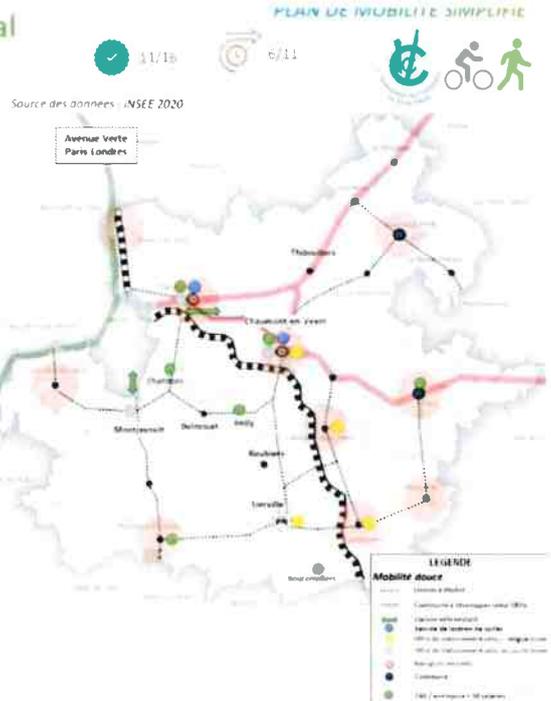
- Déployer des itinéraires cyclotouristiques permettant de relier des points d'intérêts majeurs du territoire (les sites de golfs, le centre historique et le musée Raymond Pilon à Chaumont-en-Vexin, le château de Boury à Boury-en-Vexin, le Marais de Reilly, le Parc d'attraction «Hérouval», l'étang de Lavilletertre, etc.)
- Aménager régulièrement des haltes cyclotouristiques le long des itinéraires
- Inciter les acteurs locaux du tourisme à adhérer au label *Accueil Vélo*

**Gouvernance** : action partenariale avec Oise Tourisme / les acteurs locaux du tourisme

Subventions mobilisables

- Coût d'aménagement d'une voie verte sur terrain naturel : environ 300€/m
- Département : Voies vertes : 250 000 € HT/km
- Autres types : 200kHT/m, acquisitions foncières : max 300k€, 151k€ HT/ ouvrage d'art affranchissement, Région (FEDER) 50k€, Etat (DSIL 20-60%) (Plan Vélo : 100kHT max)

Niveau d'impact



## Les haltes cyclotouristiques

### Catégories de haltes



**Les aires principales** : des aires de "départ-arrivée" situées tous les 30 km. Il s'agit du type d'aire le plus équipé, idéalement associé à une gare à proximité, une agglomération ou un parking offrant des services et des commerces existants.



**Les aires secondaires** : des aires de "pause longue" situées tous les 15 km. Elles offrent la possibilité de faire une pause pique-nique et de s'arrêter pendant plusieurs heures.



**Les haltes de repos** : des aires de "pause courte" situées tous les 5 km. Elles permettent un arrêt rapide de quelques minutes, et souvent associées à un point de vue ou à un événement le long du parcours.

### Objectif

Garantir des services réguliers et continus le long d'un itinéraire cyclotouristique

### Services associés

	Aire d'arrêt principale	Aire d'arrêt secondaire	Voies vertes
Équipement	Tous les 20 à 30 km	Tous les 10 à 15 km	En alternance près des centres bourgs
Tables et bancs	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Stationnement courte durée	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Poubelles	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Point d'eau potable	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Tour d'attente	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Sanitaires	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Stationnement longue durée	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Atelier d'auto-réparation et d'entretien	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Point de recharge VAE	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Bonne Wi-Fi	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Aire de jeux	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹
Hébergement léger	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹	☹ ☹ ☹

Legende  
 Équipement indispensable ☹ ☹ ☹  
 Équipement recommandé ☹ ☹  
 Équipement facultatif ☹

Source : Fiche-action n°4 Equipements et aire d'arrêt vélos & Territoires

Handwritten signatures and initials.

# 08

## AXE 4 – FAVORISER L'INTERMODALITE

### 4. Favoriser l'intermodalité

#### 4.1. Etendre le Pass Navigo jusqu'à Gisors

##### Constats issus du diagnostic

- Demande** : des gares à la fréquentation variable (près de 300 000 voyageurs en 2022 pour Chaumont-en-Vexin – 16 000 voyageurs en 2022 à Lavillete) et une aire d'attractivité des aires importante
- Potentiel de développement de l'usage du rail
- Offre** : ligne J permettant de rejoindre Pontoise et Paris-Saint-Lazare (16 trains par jour pour chaque direction) mais des problèmes d'interopérabilité entre le Pass Pass d'Orse Mobilité et le Pass Navigo

**Enjeu** : Faciliter les déplacements domicile-travail à destination de l'Île-de-France afin d'offrir une alternative efficace à la voiture individuelle

##### Public cible



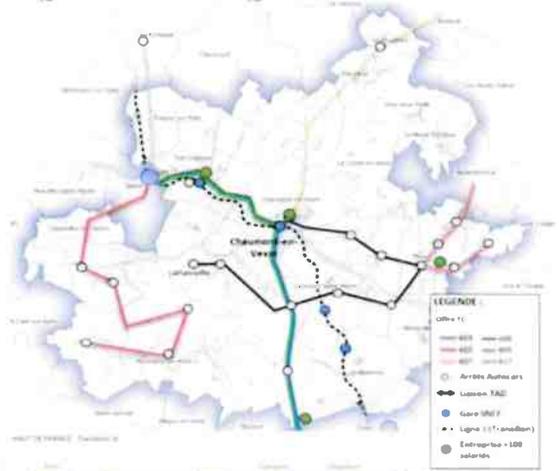
##### Proposition

- Echanger avec la Région HDF, IDF Mobilités et la SNCF = Comité de la ligne J : partage des difficultés rencontrées et propositions de pistes d'amélioration

##### Gouvernance

Action partenariale de la Région HDF avec Île-de-France Mobilités

##### Niveau d'impact



Abonnements pour circuler sur la ligne J entre Paris et la CCVT

3

### 4. Favoriser l'intermodalité

9/16

#### 4.2. Transformer les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité

##### Constats issus du diagnostic

- Demande** : des déplacements qui reposent encore majoritairement sur l'usage de la voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82 % - données INSEE 2020)
- Offre** : peu d'alternatives à la voiture individuelles et des solutions qui fonctionnent de manière indépendante, ne permettant pas de proposer une offre qui concurrence la voiture individuelle

**Enjeu** : Création de PEM secondaires qui articulent plusieurs offres de transports, adaptées au milieu rural et au contexte local

##### Public cible



##### Proposition

- Temps 1** : commande groupée du matériel et transformation des aires de covoiturage et des arrêts de bus structurants en aires de mobilité (incluant le projet d'aire de covoiturage à Lierville) & des gares en PEM
- Temps 2** : aménagement d'une aire de mobilité à chaque fois qu'une nouvelle aire de covoiturage, d'autopartage ou un arrêt de bus structurant est implantée

##### Gouvernance

Subventions  
Département : 80k€ sur 5 ans

Coût initial  
Échanges à vélo : 21 k€  
Tables de réparation vélo et station de partage : 1,15 x €  
Panneau d'information voyageurs (modèle) : 13,14 €  
Mobilité urbain d'attente : 2 k€



4/9

##### Niveau 1 : pôles d'échanges multimodaux

- Train
- Cars interurbains
- Autopartage
- Covoiturage
- Vélo

##### Niveau 2 : aire de mobilité centrée sur l'autopartage

- Autopartage
- Cars interurbains et / ou ligne de covoiturage
- Vélo

##### Niveau 3 : aire de mobilité covoiturage et transports en commun

- Covoiturage
- Transports en commun
- Vélo

##### Niveau 4 : aire de mobilité de partage complet

- Covoiturage ou transports en commun
- Vélo

Ex : PEM de Pont L'Évêque (14) - 123 950 voyageurs en 2022



Ex : Luitre-Dampierre (35) - 1 800 hab



Ex : Dounes-la-Delivrande (14) - 5 200 hab



Ex : Treillères (44) - 8 730 hab



*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

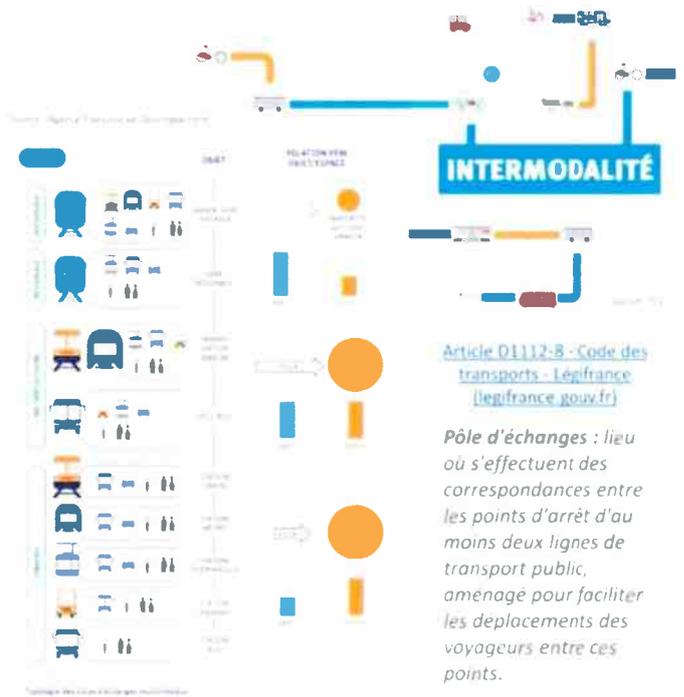
## Pôle d'échange multimodal

Un pôle d'échanges multimodal est un lieu aménagé de manière à favoriser l'intermodalité en milieu urbain : un dispositif spatial visant à favoriser l'accès aux différents modes de transport et à faciliter les correspondances.

EXEMPLES DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL



Pôle d'échange multimodal de Baillargues (34)



## Aire de mobilité

Forme particulière de Pôle d'Échange Multimodal adaptée aux territoires peu denses

Contrairement aux pôles d'échanges traditionnels organisés autour de modes lourds, les aires de mobilité peuvent se caractériser par des équipements légers voire modulables, des investissements plus modestes et des délais d'aménagements plus courts.

Services pouvant être proposés dans une aire de mobilité



- ✓ Arrêt, borne dynamique ou aire de covoiturage
- ✓ Station d'autopartage
- ✓ Parkings avec bornes de recharge pour véhicules électrique
- ✓ Stationnement sécurisé pour vélo
- ✓ Service de location de vélo
- ✓ Arrêt de transport collectif, à la demande ou solidaire



Source : CEREMA - Solutions de mobilité en zone peu denses - aires de mobilité



Source : CEREMA - Solutions de mobilité en zone peu denses - aires de mobilité

MBG

Handwritten signature or mark.

# 09

## AXE 5 – ENCOURAGER LA PROXIMITE DES SERVICES, COMMERCES ET EQUIPEMENTS

### 5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements

PLAN DE MOBILITE SIMI

#### 5.1. Ouvrir des espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités économiques

Constats issus du diagnostic

- **Demande** : un développement du recours au télétravail, occasionnel ou régulier, amplifié par la crise sanitaire de 2020
- **Offre** : deux espaces recensés à proximité du territoire : COWORK VEXIN à Magny-en-Vexin et l'arche de Gisors

Enjeu

- Proposer des lieux de travail à proximité directe du lieu de domicile des habitants du territoire
- Offrir une possibilité de travailler sur le territoire pour des personnes extérieures en déplacement professionnel

Public cible



Action commune avec le PCAET TR, 1.0. Encourager le développement du télétravail et des tiers-lieux

Proposition :

- Echanges avec la SNCF pour encourager l'installation d'espaces de travail en gare
- Echanges avec les entreprises pour encourager l'installation d'espaces de travail
- Partenariat avec une association locale (aide aux travaux d'aménagements et éventuelle subvention)
- Aménagement et gestion d'un service de coworking

Gouvernance : Action partenariale avec une association locale / la SNCF / les entreprises

Niveau d'impact : + ○ ○

8/15  
8/15

5/8



Espace de coworking Pro-pulsion au Thuit-de-L'Oison ( )



Espace de coworking en gare de Bernay (77)

## Démobilité - Tiers Lieux

INGETEC



Définition

La démobilité vise à **diminuer les déplacements subis** et augmenter les mobilités choisies. Cela peut se traduire par la **création de tiers-lieux** : lieux où des **personnes d'horizons différents se regroupent et partagent leurs compétences**, équipements et moyens matériels. Le tout est fondé sur la logique du « **faire ensemble** ».



Typologies

**Espaces de travail** partagés : coworking  
**Ateliers** partagés : fablabs  
**Espaces de vente** de producteurs locaux, de cafés : épiceries associatives, ressourceries, conciergeries  
 En zone rurale, il est préférable de construire un **lieu hybride plurifonctionnel** pour toucher une cible plus large.



Cibles

Peut toucher une cible **très large**  
 Dépend des services proposés



Avantages

Renforce le **lien social**  
**Redynamise** les petites communes  
**Limite les déplacements**  
 Offre de **nouveaux services**



Difficultés

**Absence de modèle économique** immédiat et viable pour les acteurs privés  
 Disponibilité d'un **lieu propice** (visible et modulable)  
 Présence d'un **nombre d'utilisateurs et de porteurs de projet** suffisamment important et impliqués.



Gouvernance

**Collégiale ou associative par la communauté d'utilisateurs**  
 Présence potentielle d'un employé chargé de la logistique et de l'animation  
**Rôle des collectivités variable** : peuvent être impliquées (mise en relation avec acteurs locaux, financement, aides logistiques etc.) ou spectatrices

Handwritten signatures and initials.

# Démobilité - Tiers Lieux



## Mise en œuvre

Durée de l'étude : 6 mois à 2 ans. Une société telle que Relais d'Entreprise peut accompagner la création de tiers-lieux.



## Facteurs de pérennisation

Réalisation d'une **phase test**

**Diversifier les sources de revenus** : subventions, participation des adhérents, organisation d'évènements, location des locaux  
 Maintien de la **dynamique collective** et place importante laissée aux usagers



## Coût

**Très variable** selon le projet (un retour d'expérience à 46 000€)

Financements : **subventions** (département, programme LEADER, fonds TEPCV, fondation de France, mécénat), revenus locatifs, adhésions annuelles



AXE 6 – SENSIBILISER ET INCITER A DE NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITE

## 6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilité

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

### 6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO



#### Constats issus du diagnostic

- **Offre** : quelques alternatives à la voiture individuelle existantes sur le territoire et de nombreuses initiatives prévues dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié du Vexin-Thelle ; plateforme Oise Mobilité du SMTCO permettant de planifier son déplacement (offre en transports et calculateur d'itinéraire) et d'acheter des titres de transport centralisés sur le « pass pass » ou le ticket rechargeable.
- **Pratiques** : des déplacements qui reposent encore majoritairement sur l'usage de la voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82 % - données INSEE 2020)

#### Enjeu

- Partage de l'ensemble des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle sur le territoire de l'Oise

#### Public cible

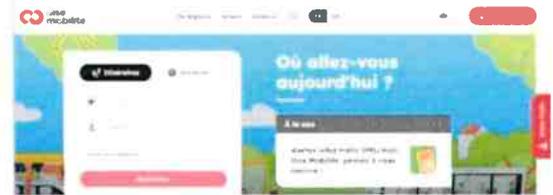


#### Proposition :

- Partager la plateforme au sein de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle
- Communiquer auprès du SMTCO les nouvelles offres de transport développées sur le territoire pour leur intégration sur la plateforme

**Gouvernance** : Action partenariale avec le SMTCO

**Niveau d'impact** : + + +



Plateforme Oise Mobilité du SMTCO



Support de titres de transports proposés par la plateforme

## 6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilité

### 6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités

9/16



#### Constats issus du diagnostic

- **Offre** : quelques alternatives à la voiture individuelle existantes sur le territoire et de nombreuses initiatives prévues dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié du Vexin-Thelle
- **Pratiques** : des déplacements qui reposent encore majoritairement sur l'usage de la voiture individuelle (part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 82 % - données INSEE 2020)

#### Enjeu

- Partage ludique des solutions alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer sur le territoire du Vexin-Thelle

#### Public cible



**Proposition** : Définition d'une programmation événementielle tout au long l'année (défi « Mai à Vélo », « Vexin-Thelle en fête », défi « Sans ma voiture », challenges d'écomobilité scolaire ou interentreprises, atelier de réparation de vélos, tests de VAE, prévention routière, balades vélo, ateliers de formation, bourse aux vélos etc.)

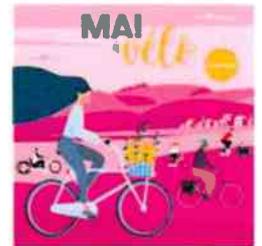
**Gouvernance** : Action individuelle portée par la Communauté de Communes

**Coûts et moyens humains** : 25 000 € / 0,5 ETP

**Niveau d'impact** : ++



Challenge mobile CA du Grand Senonais (89) Septembre 2022



Challenge « Mai à vélo » Edition 2023

Atelier de réparation et d'entretien de vélos en gare de Nanterre (92)



# 11

AXE 6 – OPTIMISER LA LOGISTIQUE ROUTIERE

## 7. Optimiser la logistique routière

### 7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte poids-lourds

8/16  
9/16

3/8  
3/8



PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Exemple de secteur à apaiser



Projet du futur lycée à Chaumont-en-Vexin



#### Constats issus du diagnostic

- **Offre** : des départementales structurantes qui traversent les centres-bourgs (ex : RD981 à la Houssoye / RD981 à Trie-Château / RD583 et RD923 à Chaumont-sur-Vexin / RD105 à Fleury, RD153 à Serans, etc.)
- **Pratiques** : un trafic important de poids lourds sur les départementales, notamment en traversée des centres-bourgs ; un fort potentiel de développement des modes actifs dans les centres-bourgs mais des déplacements dangereux

**Enjeu** : Imposer le contournement des centres-bourgs par les poids-lourds afin de sécuriser les déplacements des modes actifs

**Proposition** : Poursuivre les échanges avec le département de l'Oise (diagnostiquer les secteurs problématiques, propositions de solutions, etc.)

**Gouvernance** : Action partenariale avec le département de l'Oise

**Moyens humains à mobiliser** : 0,25 ETP

#### Coûts et subventions mobilisables

- Montant des travaux à définir
- Les aménagements légers de type jalonnement et modification de plan de circulation (hors création de nouvelles voiries) pourront être subventionnés par le CD60 jusqu'à 80%.

**Niveau d'impact** : ++

Handwritten signature

Handwritten signature

# 12

SYNTHÈSE DE LA STRATÉGIE

## Synthèse des 17 propositions d'actions

Axes et actions	Public-cible	Gouvernance	Coûts et moyens humains	Subventions mobilisables	Niveau d'impact
<b>1. Optimiser l'offre de transports en commun</b>					
1.1. Améliorer l'offre de transports en commun ferroviaires avec les partenaires	Grand public Mobilité solidaire	Action partenariale avec le comité de la ligne J, la SNCF et la Région des Hauts-de-France			+ + ○
1.2. Conforter l'offre de transports en commun routiers avec les partenaires	Grand public Mobilité solidaire	Action partenariale avec la Région des Hauts-de-France			+ + ○
1.3. Perenniser l'offre de transport d'utilité sociale	Mobilité solidaire	Action partenariale avec le centre social rural du Vexin Thellois, la MEFSOO, la CC Thelloise et la CC des Sablons	Montant des subventions versées à définir		+ ○ ○
<b>2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle</b>					
2.1. Favoriser la pratique du covoiturage planifié en appuyant sur les dynamiques existantes	Grand public Mobilité solidaire	Action individuelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Service de covoiturage planifié : 23k€ sans participation financière du passager et 15k€ avec une participation à hauteur de 0,3€ par trajet (estimation pour environ 15 000 trajets) co-financés par l'investissement (incitations financières) : entre 1,5 et 1€/trajet pour une année d'expérimentation – devis Altablar Dely</li> <li>Aires de covoiturage : 15k€/place pour un aménagement standard (parking, portique d'entrée, borne de recharge électrique) : 10 15k€/place en cas d'ajout d'ombrières</li> </ul>	Plan Covoiturage du Ministère de l'Ecologie (Fonds Vert – Axe 3 – Volet 1 : 50% pour l'étude de faisabilité et l'étude de potentiel de covoiturage / volet 2 : 20% des travaux, 2 k€/place ; Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) de l'Etat : 80% des études ; Dotation d'Équipement aux Territoires Ruraux (DETR) : 40% de 70 k€ max en 2024, soit 28 000 € ; FEDER via la Région : 150 k€	+ + +
2.2. Mettre en place une offre de covoiturage spontané	Grand public Mobilité solidaire	Action individuelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autostop organisé : Coûts d'investissement (signalisation) : 11 k€ pour 90 panneaux ; Coûts de fonctionnement : 10 à 14 pour la 1<sup>ère</sup> année / 4 à 14 pour les années suivantes – devis pour le département du service Réponse sur le territoire</li> <li>Ligne de covoiturage : Coût de création : 19,15 k€ pour un ERP ; Coût de fonctionnement : 10 à 14 pour le département ; Coût de création : 10 à 14 pour le département</li> </ul>	Plan Covoiturage du Ministère de l'Ecologie (Fonds Vert – Axe 3 – Volet 1 : 50% études de faisabilité de lignes de covoiturage de potentiel de covoiturage / volet 2 : 50% pour les lignes de covoiturage, 800 000 €/ligne structurante, 50% pour les financements services de covoiturage / volet 3 : 80% actions de 100k€ actions structurantes / volet 4 : 80% actions de 100k€ actions structurantes / volet 5 : 80% actions de 100k€ actions structurantes / volet 6 : 80% actions de 100k€ actions structurantes ; Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) de l'Etat : 80% des études	+ + +

## Synthèse des 17 propositions d'actions

Axes et actions	Public-cible	Gouvernance	Coûts et moyens humains	Subventions mobilisables	Niveau d'impact
<b>3. Développer les mobilités actives en milieu rural</b>					
3.1. Elaborer un Schéma Directeur Cyclable	Grand public Mobilité solidaire Touristes	Action individuelle	30 à 40k€ (selon le contenu de la mission) & affranchissement des actions définies par le SDC / SDMA	Nombreuses subventions mobilisables sur le volet vélo : Département, Région, Banque des Territoires, Etat (Plan Velo), ADFME, etc. – jusqu'à 80%	+ + +
3.2. Aménager un réseau d'infrastructures cyclables	Grand public Mobilité solidaire	Action individuelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>A définir lors des études pré-opérationnelles</li> <li>A titre indicatif :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Acquisition foncière : 0,15 – 0,30 €/m<sup>2</sup></li> <li>Coût de création d'aménagement cyclable (profil département) :                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>Création neuve : 550 €/m</li> <li>Coût Global Piste cyclable de 5 km : environ 2 800k€</li> <li>Rehabilitation superficielle : 300 €/m</li> <li>Entretien annuel : 20 €/m si revêtement en enrobé classique</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	Département : Voies vertes : 250k€ HT/km Autres types : 200k€ HT/km, acquisitions foncières : max 300k€, 151k€ HT / ouvrage d'art affranchissement, Région (FEDER) 50k€, Etat (DSIL 20-60%) (Plan Velo : 100k€ HT max)	+ + +
3.3. Implanter davantage de stationnement vélo	Grand public Mobilité solidaire	Action individuelle et partenariale avec la SNCF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arceau : 150€</li> <li>6 arceaux sous-abris : 1 500 €</li> <li>Consigne : 3 000-8 000 €</li> <li>Garage à vélo d'environ 20 places : 20 000 – 30 000 €</li> </ul>	Programme ALVEOLE : jusqu'à 40% (selon le type de stationnement (bois)) Département : 1k€/place ouverte, 2k€/place fermée	+ + ○
3.4. Mettre en place un service de location longue durée de vélos (LLD)	Grand public Mobilité solidaire	Action individuelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reste à charge : moyen 250-300 €/an/velo (source : CEREMA)</li> <li>A titre indicatif, ACSO en 2023 : location longue durée 120 VAE : 27k€HT                             <ul style="list-style-type: none"> <li>SMTCO : 40% du HT</li> </ul> </li> <li>Environ 0,5 ETP pour flotte &lt;100 vélos gérée en régie</li> </ul>	SMTCO : 40% du HT	+ ○ ○
3.5. Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRV) dans les écoles	Mobilité solidaire	Action partenariale			+ ○ ○
3.6. Encourager le développement de itinéraires cyclo-touristiques	Touristes	Action partenariale avec Oise Tourisme / les acteurs locaux du tourisme	Coût d'aménagement d'une voie verte sur terrain naturel : environ 300€/ml	Département : Voies vertes : 250 000 € HT/km Autres types : 200k€ HT/km, acquisitions foncières : max 300k€, 151k€ HT / ouvrage d'art affranchissement, Région (FEDER) 50k€, Etat (DSIL 20-60%) (Plan Velo : 100k€ HT max)	+ ○ ○

### Synthèse des 17 propositions d'actions

Axes et actions	Public-cible	Gouvernance	Coûts (humains et financiers)	Subventions mobilisables	Niveau d'impact
<b>4. Favoriser l'intermodalité</b>					
4.1. Etendre le pass Navigo jusqu'à Gisors	Grand public Scolaires Mobilité solidaire Touristes	Action partenariale avec la Région Ile de France	0	0	+ + 0
4.2. Transformer les gares en Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et aménager des aires de mobilité	Grand public Scolaires Mobilité solidaire Touristes	Action individuelle	Consigne à vélo : 4-7 k€ Totem de réparation vélo et station de gonflage : 1-2,5 k€ Panneau d'information voyageurs statique : 1,5-3k€ Moblier urbain d'attente : 2 k€	Departement : 80k€ sur 5 ans	+ + +
<b>5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements</b>					
5.1. Ouverture d'espaces de coworking au sein des PEM / aires de mobilité et des zones d'activités	Grand public Employés	Action individuelle ou partenariale avec une association / entreprises locales / la SNCF	Aménagement et gestion d'un service de coworking OU aide aux travaux d'aménagements et éventuelle subvention auprès d'une association	0	+ 0 0
<b>6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités</b>					
6.1. Promouvoir les plateformes Oise Mobilité du SMTCO et Pass Pass de Hauts-de-France Mobilités	Grand public Mobilité solidaire Touristes	Action partenariale avec la Région HDF	0	0	+ + +
6.2. Organiser une programmation événementielle autour des mobilités	Grand public Scolaires Mobilité solidaire Touristes	Action individuelle	0,5 ETP (soit 25 k€)	0	+ + +
<b>7. Optimiser la logistique routière</b>					
7.1. Accompagner le département de l'Oise pour la rédaction de la charte <i>resilience</i>	0	Action partenariale avec le département de l'Oise	0,25 ETP Montant des travaux à définir	0	+ + 0



### SUITES DE L'ETUDE

### Suites de l'étude



*Handwritten signatures and initials.*

Le Président remercie les membres du bureau d'études INGETEC.

M. LE CHATTON fait remarquer que les installations de recharge de véhicules électriques ont été éliminées. Les actions présentées ici sont celles pour lesquelles on se mobilise et ne nécessitent pas forcément d'investissement de notre part.

Il revient sur 2 éléments :

- 1/ Projet d'installation de bornes au niveau de la CCVT : un opérateur s'était positionné pour installer des bornes de recharge et des casiers Amazon en échange de la gratuité. La proximité du multi accueil de la Petite Enfance a conduit les élus à refuser ce projet.
- 2/ Le SE60 prévoyait la prise en charge des coûts de fonctionnement par la CCVT des bornes de recharge sur les communes du territoire ce qui a été refusé par les élus.

Il suggère de réintégrer la poursuite du développement des bornes électriques dans la liste et attendre que des opérateurs sérieux se positionnent sur le territoire.

Mme MARTIN explique que cette action a été éliminée temporairement faute de financement actuellement, cependant Camille et Julien continuent de travailler sur le dossier. Il doit être possible d'envisager, par exemple, la possibilité de verdir la flotte automobile de la CCVT. Or, il n'existe aucun branchement électrique sur site, ce qui pose problème. Il serait judicieux d'installer des bornes de recharges rapides car celles du SE60 ne correspondent pas aujourd'hui à l'utilisation en milieu rural.

M. LE CHATTON pose la question : « *Est-il vraiment sensé de supprimer les bornes de recharge pour véhicules électriques compte tenu du travail réalisé au cours de plusieurs réunions qui engage le territoire sur plusieurs années* ».

Mme MARTIN rejoint l'avis de M. LE CHATTON et propose de réintégrer cette action dans la liste en spécifiant « bornes rapides ».

Mme RIVERAIN DECOUTURE rappelle qu'effectivement dans le PCAET, on note l'action « inciter le développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques. »

Mme CATRY évoque le dossier « Comité Ligne J ».

Mme MARTIN répond que la CCVT va faire le nécessaire pour relancer les réunions qui étaient en place il y a quelques années.

M. GERNEZ soulève les différents problèmes rencontrés dans le périmètre des gares rurales et l'importance de soutenir les habitants qui utilisent ce moyen de transport pour se rendre à Paris.

Le Président propose d'approuver la Stratégie du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle en ajoutant les bornes de recharge pour véhicules électriques.

⊕ ⊕ ⊕

### DELIBERATION N°20240618\_01

**Objet : APPROBATION DE LA STRATÉGIE DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ (PMS) DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VEXIN-THELLE**

Vu la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 ;

Vu le Code des transports et notamment les articles L1214-36-1 à L1214-36-2 portant sur les dispositions propres aux plans de mobilité simplifiés ;

Vu la délibération du Conseil Communautaire en date du 29 septembre 2020 approuvant la prise de compétence « Autorité Organisatrice de la Mobilité » (AOM) par la Communauté de Communes du Vexin-Thelle ;

Vu la délibération du Conseil Communautaire en date du 8 décembre 2021 lançant la démarche d'élaboration et de mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle ;

L'article L. 1214-36-1 du Code des transports, issu de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), énonce : « Le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité » ;

Pour rappel, l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié s'établit selon les 5 étapes suivantes :

1. Le diagnostic mobilité
2. La stratégie
3. Le plan d'actions
4. L'approbation du Plan de Mobilité Simplifié
5. La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation

Le diagnostic du PMS a été validé en Comité de Pilotage en date du 7 février 2023 ;  
La synthèse de ce diagnostic figure en annexe 1 ;  
La définition d'une Stratégie a pour but de répondre aux enjeux mobilités du territoire.

Sur le territoire du Vexin-Thelle, il est proposé de décliner la stratégie en 7 axes d'actions :

1. Conforter l'offre de transports en commun
2. Optimiser et mutualiser l'usage de la voiture individuelle
3. Développer les mobilités actives en milieu rural
4. Favoriser l'intermodalité
5. Encourager la proximité des services, commerces et équipements
6. Sensibiliser et inciter à de nouvelles pratiques de mobilités
7. Optimiser la logistique routière

Le projet de Stratégie a été validé lors du Comité de Pilotage du 28 mars 2024 ;

La réglementation ne demande pas de faire valider le projet de Stratégie du PMS par une délibération du conseil communautaire, cependant ceci constitue une bonne pratique puisque la Stratégie est une étape importante du processus d'élaboration du document.

Aussi, il est proposé au conseil communautaire :

- D'approuver le projet de Stratégie du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle,

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré, à l'unanimité, décide de valider la Stratégie du PMS de la CCVT.

⊕ ⊕ ⊕

Mme MARTIN attire la vigilance de chacun sur le fait que les actions entérinées à l'instant seront réalisées en fonction des capacités budgétaires de l'EPCI. Si certaines d'entre elles ne coûtent rien

(comme les actions de communication), celles en fonctionnement ou investissement méritent réflexion compte tenu du coût des équipements sportifs liés au lycée à venir ! Des choix seront à opérer !

Le Président remercie les représentants du bureau d'études INGETEC.

- **Validation du plan d'actions du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) - (ENERGIES DEMAIN)**

Le Président rappelle que par délibération du conseil communautaire en date du 6 décembre 2018, la CCVT s'est engagée dans une démarche d'élaboration du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Le projet de Plan d'actions du PCAET est soumis à l'approbation de la communauté de communes du Vexin-Thelle.

Le volet Énergie du PCAET a été traité dans le cadre de l'Étude de Planification Énergétique (EPE) en collaboration avec le SE60, achevée fin 2020.

La réunion de lancement du PCAET a eu lieu le 18 octobre 2022.

Le diagnostic territorial de la CCVT a été finalisé en avril 2023.

La stratégie du PCAET a été approuvée par le Conseil Communautaire en date du 12 décembre 2023. La synthèse de la Stratégie se trouve en annexe n°2.

Le projet de Plan d'actions a été validé lors du Comité de Pilotage du 8 février 2024.

La réglementation n'impose pas de faire valider le projet de Plan d'actions du PCAET au conseil communautaire, cependant ceci constitue une bonne pratique puisque celui-ci est une étape importante du processus d'élaboration du document.

En l'absence du bureau d'études « Energies Demain », le Président donne la parole à Camille RIVERAIN DECOUTURE pour présenter ce point.

Camille présente le diaporama ci-après :



*[Signature]*

*BG*

# DÉROULÉ

1. LA DEMARCHE PCAET : RAPPELS ET RETOURS SUR LES GRANDES ÉTAPES DE L'ÉLABORATION

2. LE PCAET : DU DIAGNOSTIC AU PLAN D'ACTION

3. LES PROCHAINES ÉTAPES

1

LA DÉMARCHE PCAET :  
RAPPELS ET RETOURS SUR  
LES GRANDES ÉTAPES DE  
L'ÉLABORATION

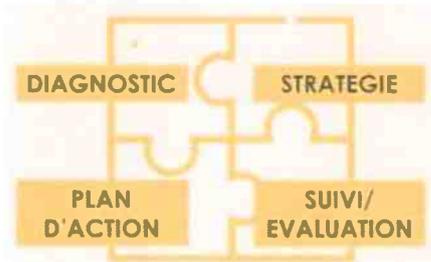
## La démarche PCAET

Rappels et retours sur les grandes étapes de l'élaboration

1



« **Projet territorial de développement durable** ayant pour finalité la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire »  
= Une démarche de **planification stratégique et opérationnelle**  
= Des **actions concrètes** pour le territoire  
= **Mobilisation d'aides publiques** pour le territoire



**CONTENU**  
  
+ Évaluation Environnementale Stratégique

**THEMATIQUES**

- ÉNERGIE
- GAZ A EFFET DE SERRE
- POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES
- SÉQUESTRATION CARBONE
- ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

**SECTEURS**

# La démarche PCAET

Rappels et retours sur les grandes étapes de l'élaboration

1



## 2

### LE PCAET : DE LA STRATEGIE AU PLAN D'ACTION

en synthèse

- 1. Diagnostic – stratégie
- 2. Plan d'action – stratégie
- 3. Analyse globale – plan d'action

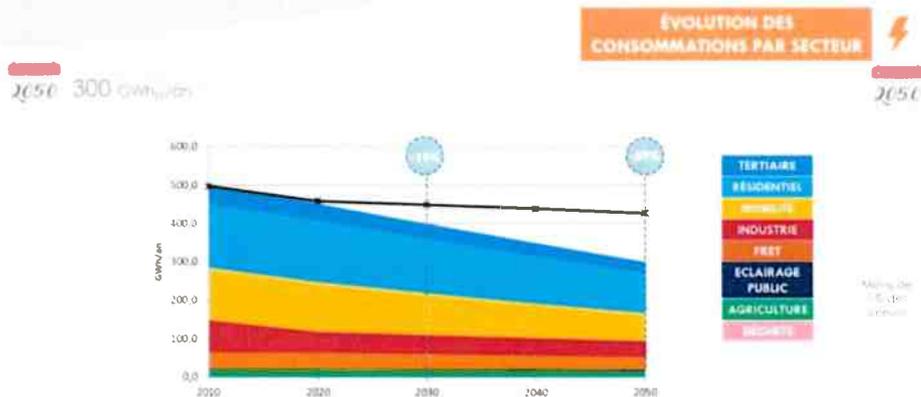
## 2.1. RAPPEL DE LA STRATEGIE



### Rappel de la stratégie

Les grands objectifs

2.1



Handwritten signatures and initials: BA

# Rappel de la stratégie

Les grands objectifs

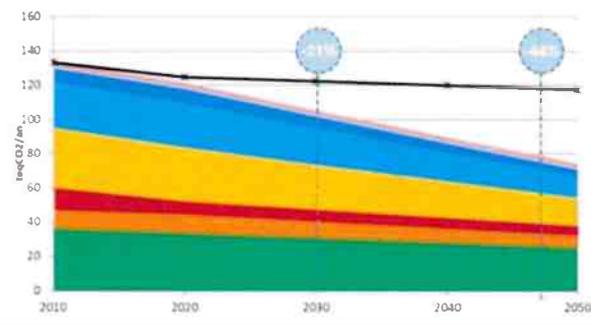
2.1

## ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GES PAR SECTEUR

2050 75 MCO<sub>2</sub>/an

35%

La séquestration des forêts et des sols du territoire couvrira 35% des émissions en 2050



- TERTIAIRE
- RÉSIDENTIEL
- INDUSTRIE
- INDUSTRIE FRET
- ECLAIRAGE PUBLIC
- AGRICULTURE
- SÉQUESTRATION

# Rappel de la stratégie

Les grands objectifs

2.1

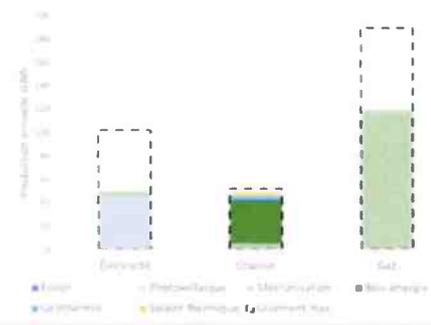
Bilan 2022 68%

## ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

2050 220 GWh/an

73%

La production éolienne couvrira 73% des consommations en 2050



Production annuelle (en GWh)	Électricité	Chaleur	Gaz
<b>Éolien</b>			
Photovoltaïque	45		
Méthanisation	4	1	120
Bio-énergie		27	
Géothermie		4	
Solaire thermique		2	
<b>Total vecteur</b>	<b>51</b>	<b>44</b>	<b>120</b>
<b>TOTAL</b>	<b>220 GWh</b>		

# Rappel de la stratégie

Point méthode : un cadre précis pour la stratégie

2.1

## RAPPEL DES OBJECTIFS

	Émissions de GES		Émissions de CO <sub>2</sub>		% de la consommation finale	
	2030	2050	2030	2050	2030	2050
PCAET	- 19 %	- 39 %	- 21 %	- 44 %	36 %	73 %
SRADDET (base 2014)	- 20 %	- 41 %	- 30 %	- 75 %	25 %	Facteur 4
FRANCE* (base 2012)	- 20 %	- 50 %	-40%	Neutralité Carbone (base 1990)	>33%	

\* Ici relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV) 2015 & Plan national de réduction des émissions de polluants Atmosphériques (PNPA)

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

## Rappel de la stratégie

Les cobénéfices

2.1

### UN PROJET TERRITORIAL GÉNÉRATEUR DE COBÉNÉFICES...



## 2.2. DE LA STRATÉGIE À L'ACTION

### De la stratégie à l'action



PARC BÂTI  
RESIDENTIEL / TERTIAIRE

#### OBJECTIFS



Accélérer le rythme de rénovation et améliorer la performance énergétique des travaux engagés



*Handwritten signatures and initials.*

## De la stratégie à l'action



### PARC BÂTI RESIDENTIEL



#### AXES STRATÉGIQUES

- 1 Sensibiliser l'ensemble des publics aux pratiques de sobriété énergétique
- 2 Renforcer l'accompagnement technique des ménages dans leurs projets de rénovation
- 3 Améliorer l'accès des ménages aux dispositifs de financement des travaux de rénovation
- 4 Renforcer la lutte contre la précarité énergétique et l'habitat indigne
- 5 Structurer localement la filière économique de la rénovation



#### 13 ACTIONS RETENUES & DÉFINIES

- PB.1.0. Former les habitants aux éco-gestes
- PB.2.0. Mettre en place un interlocuteur unique « France Renov' »
- PB.3.0. Renforcer l'accompagnement des ménages à chaque étape de leur projet de rénovation énergétique de leurs logements (lien avec Haut de France Pass Rénovation)
- PB.4.0. Soutenir l'auto-rénovation des logements
- PB.5.0. Mobiliser les acteurs pour repérer les ménages en situation de précarité énergétique
- PB.6.0. Favoriser l'émergence de groupements d'artisans locaux et leur formation

## De la stratégie à l'action



### PARC BÂTI RESIDENTIEL

#### LE PORTAGE LOCAL DE LA POLITIQUE DE RENOVATION ENERGETIQUE

- Un fort enjeu d'articulation du rôle de tous les acteurs locaux dans le cadre de la mise en place des dispositifs nationaux
- La CCVT a un rôle essentiellement de communication et sensibilisation pour renvoyer vers les interlocuteurs tiers de confiance

#### LES MOYENS A METTRE EN OEUVRE

- Des moyens humains spécifiques indispensables pour coordonner les actions, conseiller les ménages et animer une dynamique auprès de la population (à travers conventionnement avec France Renov')

#### LE CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE

- Enjeu de communication rapide sur l'existence de l'interlocuteur unique France Renov' dans un contexte d'évolution des dispositifs d'aide propice aux démarches abusives

## De la stratégie à l'action



### PARC BÂTI TERTIAIRE



#### AXES STRATÉGIQUES

- 6 Viser l'exemplarité des collectivités sur leur patrimoine bâti et l'éclairage public
- 7 Accompagner les entreprises du territoire dans la réduction de leurs consommations (réglements, publicité, aide diagnostic, fonds revitalisation...)



#### 13 ACTIONS RETENUES & DÉFINIES

- PB.7.0. Mettre à jour le diagnostic du patrimoine communal et intercommunal
- PB.8.0. Multiplier les opérations énergétiques sur le patrimoine communal et intercommunal
- PB.9.0. Remplacer et optimiser l'éclairage public
- PB.10.0. Développer les chaufferies biomasse dans les bâtiments publics
- PB.11.0. Installer des panneaux PV sur patrimoine public
- PB.12.0. Informer les entreprises et accompagner la formation des employés aux éco-gestes
- PB.13.0. Promouvoir les dispositifs d'aides et d'accompagnement des entreprises du territoire à la réduction des consommations énergétiques et à l'usage des énergies renouvelables

## De la stratégie à l'action



### PARC BÂTI TERTIAIRE

#### LE PORTAGE LOCAL DE LA POLITIQUE DE RENOVATION ÉNERGETIQUE

Un partenaire clairement identifié pour le conseil et l'opération sur le patrimoine public : **Syndicat d'Énergie de l'Oise (SE60)** pour communes membres.

L'information des entreprises privées du territoire s'appuie essentiellement sur la **CCI, la CMA** et les services « Développement économique » et « Transition énergétique » des collectivités.

#### LES MOYENS A METTRE EN OEUVRE

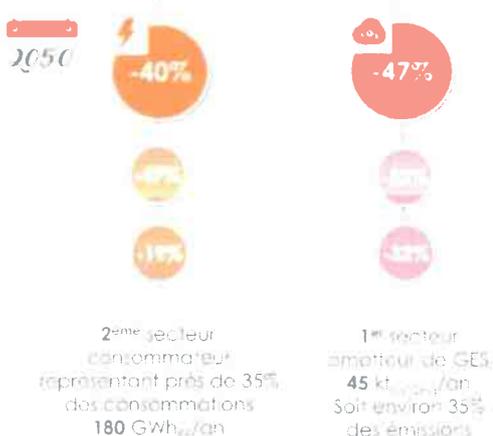
Des moyens financiers importants à mobiliser pour rénover le patrimoine public. L'articulation entre TR et « travaux en régie » permet aux collectivités de dépasser une vision à court terme et guidée par la résolution d'incidents (pontes, vétusté, obsolescence, etc.).

- La mutualisation offre des pistes d'économies d'achats dans les investissements.
- Un bon retour sur investissement dans le cadre de l'optimisation de l'enlèvement public qui permet de dégager du budget pour la rénovation du bâti.

## De la stratégie à l'action



### MOBILITE/FRET



Des objectifs stratégiques issus de la démarche EPE en accord avec les objectifs du Plan de Mobilité Simplifié



## De la stratégie à l'action



### MOBILITE/FRET

#### AXES STRATÉGIQUES

- 1 Encourager le développement de **covoiturage**
- 2 Maintenir et développer les **dessertes en transports en commun structurantes** (ligne J, cars régionaux...)
- 3 Renforcer les actions en faveur de la **mobilité électrique**
- 4 Promouvoir le recours aux **modes actifs de déplacement** (infrastructures, pistes cyclables, signalétique...)
- 5 Informer et sensibiliser les **habitants et entreprises** aux enjeux de transition énergétique dans les transports



#### 8 ACTIONS DÉFINIES & RETENUES

- TR.1.0.** Encourager le covoiturage par la mise en place d'un service et la création de sites propices (aires de covoiturage)
- TR.2.0.** Encourager le développement du télétravail et des tiers-lieux
- TR.3.0.** Réaliser une étude d'opportunité pour l'aménagement d'infrastructures dédiées aux modes actifs
- TR.4.0.** Implanter davantage de stationnements vélo sécurisés
- TR.5.0.** Soutenir et faciliter le passage vers des motorisations propres

## De la stratégie à l'action



### MOBILITE/FRET



#### AXES STRATÉGIQUES

- 1 Encourager le développement du covoiturage
- 2 Maintenir et développer les dessertes en transports en commun structurantes (ligne J cars régionaux...)
- 3 Renforcer les actions en faveur de la mobilité électrique
- 4 Promouvoir le recours aux modes actifs de déplacement (infrastructures, pistes cyclables, signalétique...)
- 5 Informer et sensibiliser les habitants et entreprises aux enjeux de transition énergétique dans les transports



#### 8 ACTIONS DÉFINIES & RETENUES

TR.6.0. Améliorer l'offre régionale de transport collectif

TR.7.0. Soutenir le transport solidaire et les mobilités partagées

TR.8.0. Encourager le développement d'itinéraires cyclo-touristiques

## De la stratégie à l'action



### MOBILITE/FRET

#### LE PORTAGE LOCAL DE LA POLITIQUE DE MOBILITE

- Une stratégie et un plan d'actions issus des travaux en cours de finalisation du Plan de Mobilité Simplifié

La CCVT a pris la compétence « Autorité Organisatrice de la Mobilité » en septembre 2020 et est à ce titre organisatrice des services de la mobilité sur son territoire en lien avec les partenaires et EPCI voisins

#### LES MOYENS A METTRE EN OEUVRE

Prise de compétence AOM nécessite le déploiement de moyens humains à même d'assurer l'exercice de la compétence (aujourd'hui 1/3 ETP)

## De la stratégie à l'action



### AGRICULTURE ET SYLVICULTURE



#### AXES STRATÉGIQUES

- 1 Accompagner la diffusion de pratiques agricoles et forestières durables et vertueuses
- 2 Promouvoir les démarches de circuits-courts des produits alimentaires et non alimentaires (tels que le bois) auprès des consommateurs et producteurs



#### 3 ACTIONS DÉFINIES & RETENUES

AGS.1.0. Soutenir le développement de nouvelles pratiques agricoles (réduction intrants agricoles, agroécologie et agroforesterie, préservation et plantation de haies...)

AGS.2.0. Améliorer l'optimisation énergétique dans les exploitations agricoles (tests bancs moteurs, changement équipements...)

AGS.3.0. Favoriser la production locale et encourager les circuits courts et de proximité alimentaires en fédérant les acteurs

Handwritten signature and initials:  B39

# De la stratégie à l'action



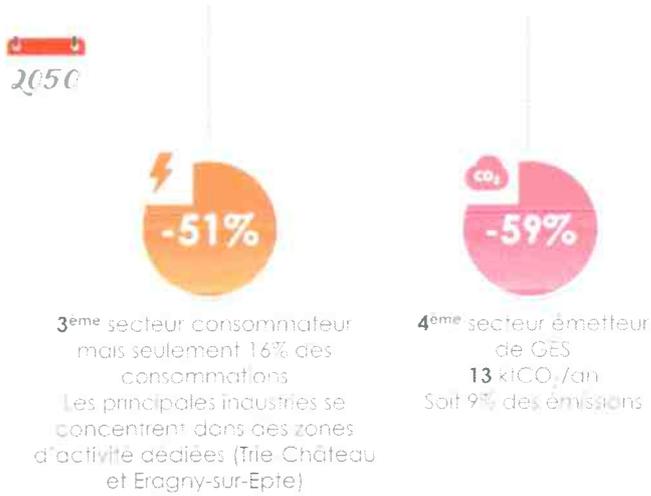
## LE PORTAGE LOCAL DE LA POLITIQUE DE TRANSITION AGRICOLE

- Les acteurs agricoles sont essentiellement sollicités et accompagnés à travers la **Chambre d'Agriculture**, les **CUMA** ou les **Syndicats de bassin** pour la mise en place de pratiques vertueuses.

## LES MOYENS A METTRE EN OEUVRE

- La collectivité a essentiellement un rôle d'**accompagnement/communication** en s'appuyant sur les partenaires territoriaux (chambre agriculture, syndicat SAGE...)
- Des leviers directs éventuels sur les circuits courts alimentaires à travers la commande publique de la restauration collective et la communication.

# De la stratégie à l'action



## AXES STRATÉGIQUES

- 1 Encourager les industries du territoire à valoriser les **ressources locales** à travers des matériaux employés et un accroissement des énergies renouvelables dans le mix énergétique (chaleur fatale notamment)
- 2 Poursuivre la mise en œuvre de **démarches d'Ecologie Industrielle Territoriale** en collaboration avec la Chambre de Commerce et d'Industrie



## 1 ACTION DÉFINIE & RETENUE

**IND.1.0.** Déployer une démarche de type EIT (Écologie Industrielle et Territoriale) avec les entreprises du territoire (accompagnement par l'ADEME)

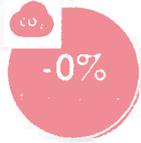


Handwritten signature and initials "NB4".

## De la stratégie à l'action



2050



Dernier secteur émetteur de GES  
Environ 3% des émissions



### AXE STRATÉGIQUE

- 1 Mettre en place un programme de réduction des déchets et d'optimisation du recyclage



### 2 ACTIONS DÉFINIES & RETENUES

DE.1.0. Poursuivre le déploiement de moyens de collecte différenciée des déchets

DE.2.0. Poursuivre la sensibilisation des habitants aux gestes de réduction des déchets et de tri

## De la stratégie à l'action



### AXES STRATÉGIQUES

- 1 Intégrer les enjeux du changement climatique dans la **politique de prévention et de gestion des risques** (ruissellement notamment)
- 2 Mettre en place une stratégie de **gestion durable de la ressource en eau**
- 3 Promouvoir les **formes urbaines permettant la gestion des risques climatiques** et la préservation de la biodiversité
- 4 Renforcer la prise en charge des **publics vulnérables** lors d'épisodes caniculaires



### 4 ACTIONS DÉFINIES & RETENUES

AD.1.0. Accompagner les agriculteurs dans la gestion de la ressource en eau et des ruissellements en milieu rural

AD.2.0. Intégrer les enjeux de ruissellement des eaux pluviales et de limitation de l'artificialisation des sols dans les documents et opérations d'urbanisme

AD.3.0. Protéger la qualité de la ressource en eau pour la distribution d'eau potable

AD.4.0. Promouvoir un usage sobre de la ressource en eau et pérenniser l'approvisionnement en eau potable

## De la stratégie à l'action

### Energies renouvelables

2050



Eolien		0
PV		45
Bois		37
Géothermie		4
Solaire thermique		3
Méthanisation		129

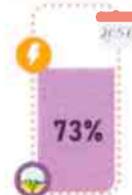


Investissements  
Environ 150 millions  
d'euros sur 30 ans  
(période 2020-2050)



Bénéfices pour le territoire  
emplois locaux  
créés en continu

### AUTONOMIE ÉNERGÉTIQUE



5 axes stratégiques

8 actions

## De la stratégie à l'action



### AXES STRATÉGIQUES

- 1 Développer prioritairement le photovoltaïque sur toitures industrielles et tertiaires publics
- 2 Développer éventuellement des centrales PV au sol si sol dégradé et non compétitif avec agriculture
- 3 Soutenir la substitution des énergies fossiles de chauffage par le bois énergie en veillant à la durabilité de l'exploitation de la ressource



### ACTIONS DÉFINIES & RETENUES

- EnR.1.0.** Identifier les grandes toitures propices au PV et amorcer un dialogue avec les propriétaires
- EnR.2.0.** Favoriser la pose de panneaux PV dans le respect du patrimoine (dialogue ABF et doc. urbanisme)
- EnR.3.0.** Développer les centrales photovoltaïques au sol (espaces délaissés) et sur ombrières de parking
- EnR.4.0.** Etudier les synergies possibles entre bâtiments voisins (réseaux de chaleur, autoconsommation collective PV) et conduire des projets mutualisés
- EnR.5.0.** Structurer des filières EnR en densifiant le tissu économique local
- EnR.6.0.** Soutenir le développement de projets EnR participatifs et citoyens

## Energies renouvelables

## De la stratégie à l'action



### AXES STRATÉGIQUES

- 4 Soutenir le développement de la méthanisation à travers l'accompagnement
- 5 Soutenir le développement des filières solaires thermiques et géothermie à travers notamment le renouvellement des infrastructures publiques



### 8 ACTIONS DÉFINIES & RETENUES

- EnR.7.0.** Accompagner les projets de méthanisation agricole
- EnR.8.0.** Recenser les bâtiments du territoire ayant d'importants besoins en chauffage, en ECS et en climatisation propices à la géothermie ou au solaire thermique

## Energies renouvelables

## De la stratégie à l'action



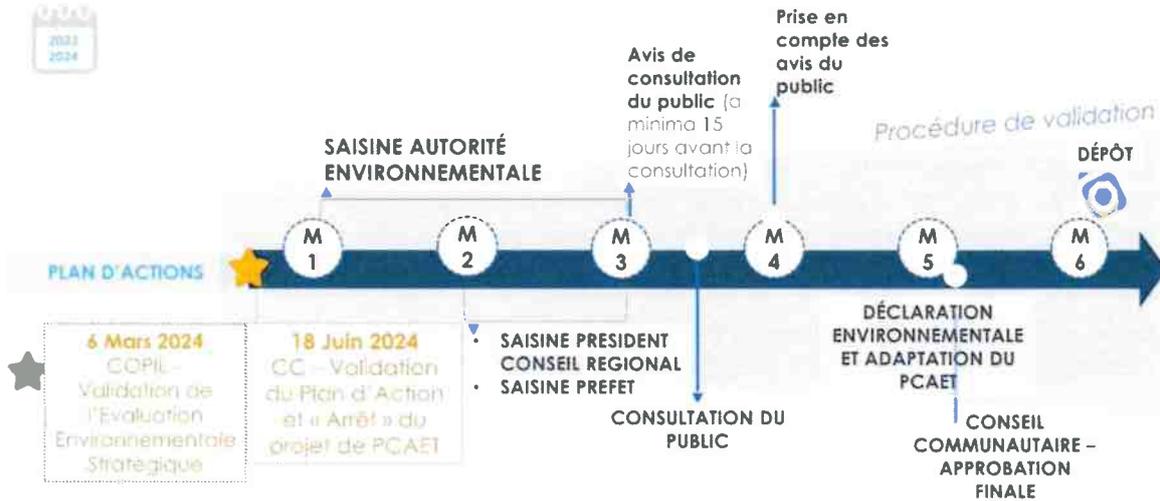
### 5 ACTIONS DÉFINIES & RETENUES

- TRS.1.0.** Se doter des moyens de piloter le PCAET/EPE et mobiliser les partenaires et acteurs
- TRS.2.0.** Informer les élus et agents pour en faire des relais de la transition énergétique
- TRS.3.0.** Sensibiliser les habitants aux enjeux du développement durable
- TRS.4.0.** Mobiliser les scolaires sur la transition énergétique
- TRS.5.0.** Intégrer les principes du développement durable dans tous les documents d'urbanisme et les nouveaux projets d'aménagement

## TRANSVERSALES

# 3 LES PROCHAINES ÉTAPES

## Les prochaines étapes



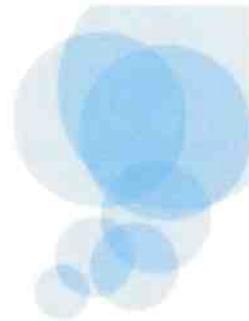
### ASSISTANCE À L'ÉLABORATION DU PCAET



#### CONTACTS

**BUREAUX D'ÉTUDES**  
 Energies Demain – François SZCZECINER  
[francois.szczeciner@energies-demain.com](mailto:francois.szczeciner@energies-demain.com)  
 Tel : 01.44.16.03.40

19 Décembre 2019



Le Président propose au Conseil Communautaire d'approuver le projet de PCAET de la communauté de communes du Vexin-Thelle tel qu'il a été présenté.

*[Handwritten signature]* 34

**DELIBERATION N° N°20240618\_02****Objet : ARRÊT DU PROJET DE PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAL (PCAET) DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VEXIN-THELLE**

Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) constitue la concrétisation au niveau local des engagements environnementaux pris à des échelles supérieures (internationale, européenne, nationale, régionale). Stratégique et opérationnel, il vise à structurer un projet de développement durable communautaire ayant pour finalité la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire.

Les PCAET s'inscrivent dans le cadre réglementaire défini par la Loi Grenelle II (2010) et renforcé par la Loi TECV de 2015. Celle-ci introduit l'obligation d'élaborer une telle démarche de planification territoriale environnementale pour les EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants comme la Communauté de Communes Vexin-Thelle.

Dans ce contexte, par délibération du Conseil Communautaire en date du 6 décembre 2018, la CCVT s'est engagée dans une démarche d'élaboration de son Plan Climat Air Énergie Territorial.

Le volet Énergie du PCET a été traité dans le cadre de l'Étude de Planification Énergétique (EPE) en collaboration avec le SE60, qui s'est achevée fin 2020.

La réunion de lancement du PCAET global a eu lieu le 18 octobre 2022.

La stratégie du PCAET a été approuvée par le Conseil Communautaire en date du 12 décembre 2023.

Elle définit des objectifs en matière de :

- réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- stockage de carbone ;
- maîtrise de la consommation d'énergie finale ;
- production, consommation et livraison d'énergies renouvelables ;
- réduction des émissions de polluants atmosphériques ;
- évolution des réseaux énergétiques ;
- adaptation au changement climatique

La synthèse de Stratégie se trouve en annexe de cette délibération.

Le Plan d'action détermine les actions déclinées par secteurs d'activités.  
Il a été validé lors du Comité de Pilotage du 8 février 2024.

Par la suite, un dispositif de suivi et évaluation sera mis en place pour assurer l'animation, la mise en œuvre et le suivi des actions ainsi que l'évaluation continue et à 3 ans du PCAET.

En accord avec les articles L.122-4, L.122-5 et L.122-17 du code de l'environnement, il est par ailleurs réalisé une Evaluation Environnementale Stratégique. Ainsi, au projet de PCAET est également associé le Rapport sur les Incidences Environnementales découlant de la démarche d'Evaluation Environnementale Stratégique (EES) qui est menée en parallèle de la construction du plan et dont l'objectif est de se constituer un outil d'aide à la décision et à l'intégration de l'environnement.

La communauté de communes s'est attachée à mobiliser et impliquer les partenaires et le grand public tout au long de la démarche d'élaboration du PCAET.

Il s'agit de présent de proposer au conseil communautaire :

- De valider l'arrêt du projet de Plan Climat Air Énergie Territorial et notamment du projet de Plan d'action de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle,
- D'autoriser le Président à poursuivre la procédure d'élaboration du PCAET et à solliciter l'avis de l'Autorité Environnementale, du Préfet de région et du Président du Conseil Régional sur ce PCAET,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L5211-1, L2121-7 et suivants ;

Vu la délibération de lancement de l'élaboration du PCAET de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle en date du 6 décembre 2018 ;

Vu la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui confie aux établissements publics de coopération intercommunal de plus de 20 000 habitants la mise en place d'un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) ;

Vu le décret n° 2016-849 du 28 juin 2016 relatif au plan climat-air-énergie territorial ;

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

#### **DECIDE**

**Article 1** : valide l'arrêt du projet de Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle,

**Article 2** : autorise le Président à poursuivre la procédure d'élaboration du PCAET et à solliciter l'avis de l'Autorité Environnementale, du Préfet de région et du Président du Conseil Régional sur ce PCAET, avant mise en consultation du public, en vue de l'adoption du PCAET lors d'un prochain Conseil communautaire.

**Article 3** : le Président est autorisé à prendre toutes les mesures d'exécution de la présente délibération.

⊕ ⊕ ⊕

### **• Débat sur « la cohérence des Zones d'Accélération des Énergies Renouvelables (ZAEnR) identifiées par les communes »**

Le Président donne la parole à Camille RIVERAIN DECOUTURE, chargée de mission Transition Écologique à la CCVT, pour présenter ce point.

#### **Rappel du cadre**

La loi du 10 mars 2023 relative à l'Accélération de la Production d'Énergies Renouvelables (APER) vise à accélérer le développement des énergies renouvelables de manière à lutter contre le changement climatique et préserver la sécurité d'approvisionnement de la France en électricité.

Les articles L141-5-2 et 3 du Code de l'Énergie demandent aux communes de définir des « Zones d'Accélération des Énergies Renouvelables » (ZAER) où elles souhaitent prioritairement voir des projets d'énergies renouvelables s'implanter, par filière : photovoltaïque, solaire thermique, géothermie, méthanisation,...

 MB4

### Pourquoi définir des « Zones d'Accélération des Énergies Renouvelables » (ZAER) ?

- Développer les Energies Renouvelables et de Récupération Atteindre les objectifs énergétiques aux niveaux : national, régional, inter-communal...
- Afficher les orientations communales en matière d'EnR
- Fruit d'un consensus social (concertation du public obligatoire)
- Une zone d'accélération offre des délais de procédures réduits par la loi et des avantages financiers (soutiens financiers en cas de perte de production prouvée) mis en place par l'État

### Cependant ...

- **Être situé en zone d'accélération ne garantit pas à un projet la délivrance de son autorisation ou de son permis de construire.** Le projet doit dans tous les cas respecter les dispositions réglementaires applicables notamment celles du document d'urbanisme de la commune.
- **Des projets peuvent également s'implanter en dehors des zones d'accélération,** « mais ils ne bénéficieront pas des mêmes avantages. Au-delà d'une certaine puissance (seuils en cours de détermination), ils devront donner lieu à des **comités de projet** organisés par le porteur de projet et intégralement à sa charge. Ce comité, à la charge du développeur, aura pour objectifs de mener une **concertation locale** sur le projet en développement en vue de son acceptation.

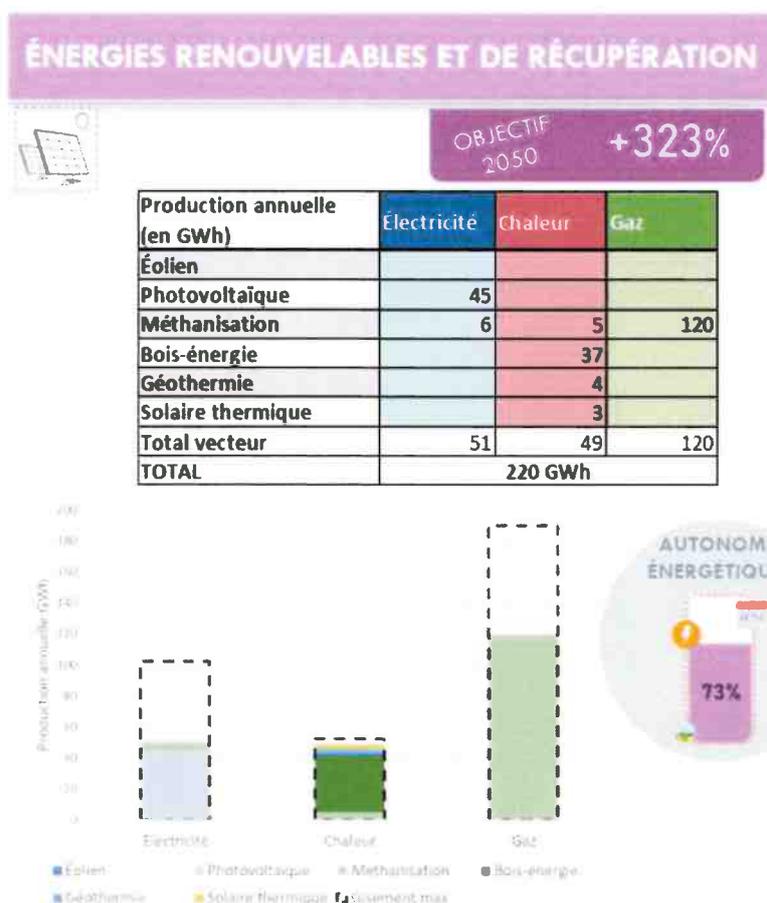
Attention, à l'issue de la procédure, lorsque le référent préfectoral arrêtera la cartographie des zones d'accélération (après avis favorable du Comité Régional de l'Énergie), les communes qui n'auront pas défini de Zones d'Accélération des Energies Renouvelables ne pourront pas définir de **Zones d'Exclusion** sur lesquelles l'implantation de projet d'énergies renouvelables ne sera pas autorisée.

### Le débat au sein de l'EPCI

En application de l'article L141-5-3 du code de l'Énergie, dans un délai de six mois suivant l'identification de ces ZAER, un débat se tient au sein de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale sur la cohérence des zones d'accélération identifiées = mise en perspective avec le projet du territoire soit le PCAET

Objectifs du débat : Harmoniser les projets d'énergies renouvelables avec les spécificités locales et encourager leur développement de manière cohérente.

### Les objectifs de production d'énergies renouvelables et de récupération du PCAET de la CCVT



### Le rôle de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle :

En amont de ce débat la CCVT a organisé plusieurs réunions d'informations et de rencontres des communes pour une meilleure cohérence des ZAER :

- Le 20 décembre 2023 : Conférence des Maires avec présentation de la Préfecture
- Le 3 avril 2024 : 1<sup>ère</sup> rencontre des communes
- Le 23 mai 2024 : 2<sup>ème</sup> rencontre des communes

La CCVT s'est également proposée pour accompagner les communes dans leur procédure administrative et pour la prise en main du portail cartographique [Accueil | Portail cartographique \(climat-energie.gouv.fr\)](https://www.accuriel.com/Portail-cartographique-climat-energie.gouv.fr)

La CCVT a entrepris de réunir l'ensemble des ZAER des communes dans des cartographies à l'échelle intercommunale et par filière d'Énergie Renouvelable avec un constant souci de mise à jour.

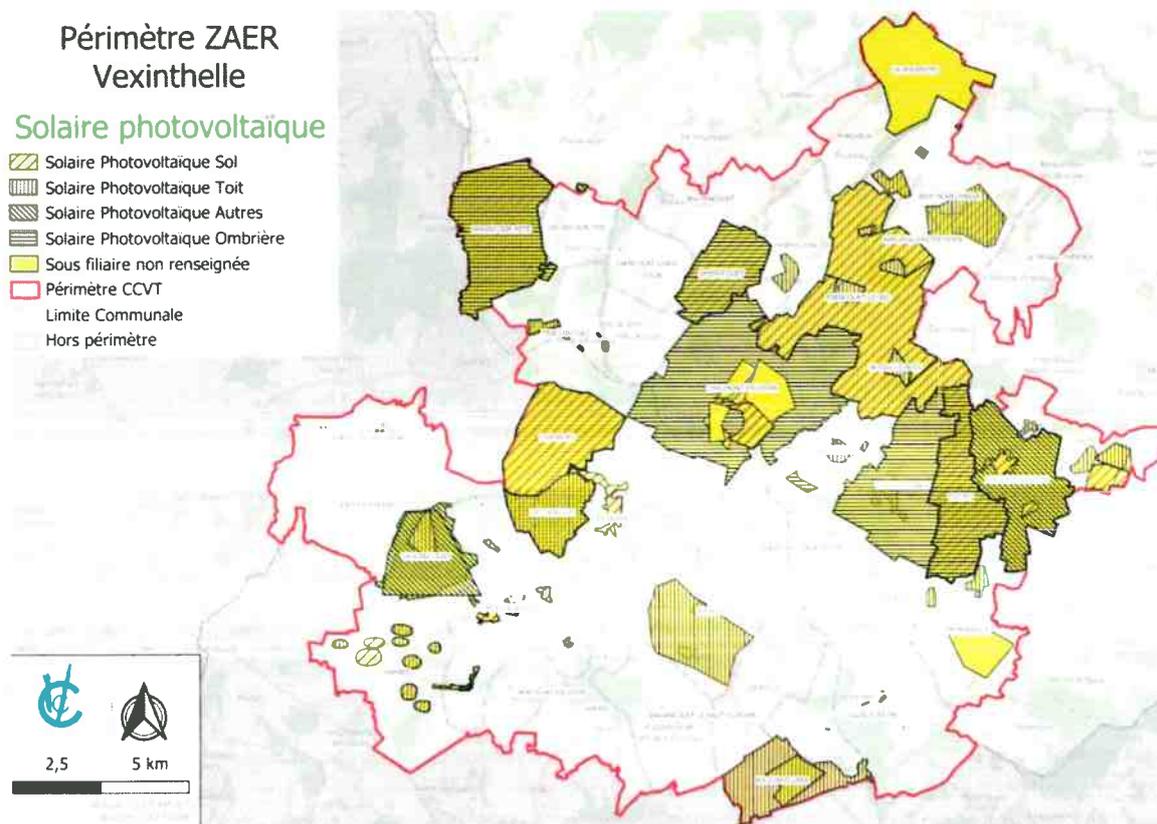
Enfin, la CCVT a organisé le débat en Conseil Communautaire du 18 juin 2024 sur la cohérence des ZAER avec son projet de territoire le PCAET (stratégie validée par le Conseil Communautaire le 12 décembre 2023).

### Le débat :

Le débat s'est organisé autour de la présentation de la cartographie des ZAER des communes à l'échelle de la CCVT (mises à jour le 05/07/2024 pour envoi en préfecture) par filière d'énergie renouvelable.

Madame Isabelle MARTIN, Directrice Générale des Services à la CCVT, rappelle aux communes de revenir vers le service Aménagement du Territoire si leurs zonages n'apparaissent pas.

**Attention, les cartographies ci-après ont été mises à jour en date du 24/09/2024 à partir des données reçues :**



Madame Emmanuelle LAMARQUE, Maire de Chaumont-en-Vexin, précise que la cartographie n'est pas mise à jour en ce qui concerne sa commune.

Madame Camille RIVERAIN DECOUTURE, chargée de mission Transition Écologique à la CCVT, rappelle que la Préfecture a demandé aux EPCI d'organiser le débat avant la fin du mois de juin en vue de solliciter le Comité Régional de l'Énergie sur l'atteinte ou non des objectifs régionaux.

Si les objectifs régionaux ne sont pas atteints il y aura certainement un deuxième tour où la Préfecture demandera aux communes d'identifier des ZAER supplémentaires.

Madame Isabelle MARTIN rappelle aux communes de faire remonter leurs zonages à la CCVT (ou de faire remarquer l'incohérence de leurs zonages par rapport aux cartes présentées dans le dossier de séance) avant fin juin, date à laquelle la CCVT doit rendre compte du débat à la Préfecture et afin que nous puissions renvoyer des cartes à jour.



Monsieur William BLANCHET, Maire de Monneville, informe les conseillers du fait d'avoir reçu un mail de la DDT lui demandant de mettre ses zones en statut "demande d'arrêt" sur le portail cartographique en ligne afin qu'elle puisse procéder à la synthèse des ZAER à l'échelle départementale. Il se demande ce qu'il faut faire.

Madame Camille RIVERAIN DECOUTURE rappelle la procédure :

- 1) Délibération de lancement de la procédure + définition des modalités de concertation
- 2) Concertation du public
- 3) Délibération d'arrêt des zonages et bilan de la concertation

Monsieur William BLANCHET demande s'il faut leur répondre.

Madame Camille RIVERAIN DECOUTURE répond que si la commune est prête à délibérer pour arrêter ses zonages alors il faut qu'elle le fasse.

Monsieur Pascal LAROCHE, Maire de Parnes et Vice-Président de la CCVT, demande combien de communes n'ont pas répondu dont la sienne ?

Au 18 juin 2024, une vingtaine de communes ne semblent pas s'être lancées dans la procédure.

Monsieur le Président de la CCVT alerte sur le fait que les communes qui n'auront pas arrêté de ZAER ne pourront pas déterminer par la suite de zones d'exclusion sur lesquelles l'implantation de projets de production d'EnR ne sera pas autorisée, notamment les projets éoliens par exemple contre lesquels le Conseil Communautaire s'est toujours opposé.

Madame Camille RIVERAIN DECOUTURE rappelle les objectifs et avantages des ZAER notamment le fait qu'elles traduisent surtout une volonté politique locale. Un projet situé en zone d'accélération ne garantit pas la délivrance de son autorisation comme des projets peuvent également s'implanter en dehors des zones d'accélération.

Madame Camille RIVERAIN DECOUTURE précise que la concertation, ainsi que l'information de cette concertation auprès de la population, est obligatoire.

Monsieur le Président rappelle aux conseillers que la fin du délai pour finaliser les ZAER était pour décembre 2023 initialement (réunion d'information du 20 décembre 2023).

Madame Isabelle MARTIN reconferme aux conseillers le fait que les agents Sébastien CHARROPPIN et Camille RIVERAIN DECOUTURE se tiennent à disposition des communes pour les aider dans leur démarche.

Une conseillère alerte sur le fait qu'il faille faire attention aux injonctions contradictoires ; les ZAER définies doivent en effet être en adéquation avec le règlement du PLU, en ce qui concerne le photovoltaïque en toiture par exemple.

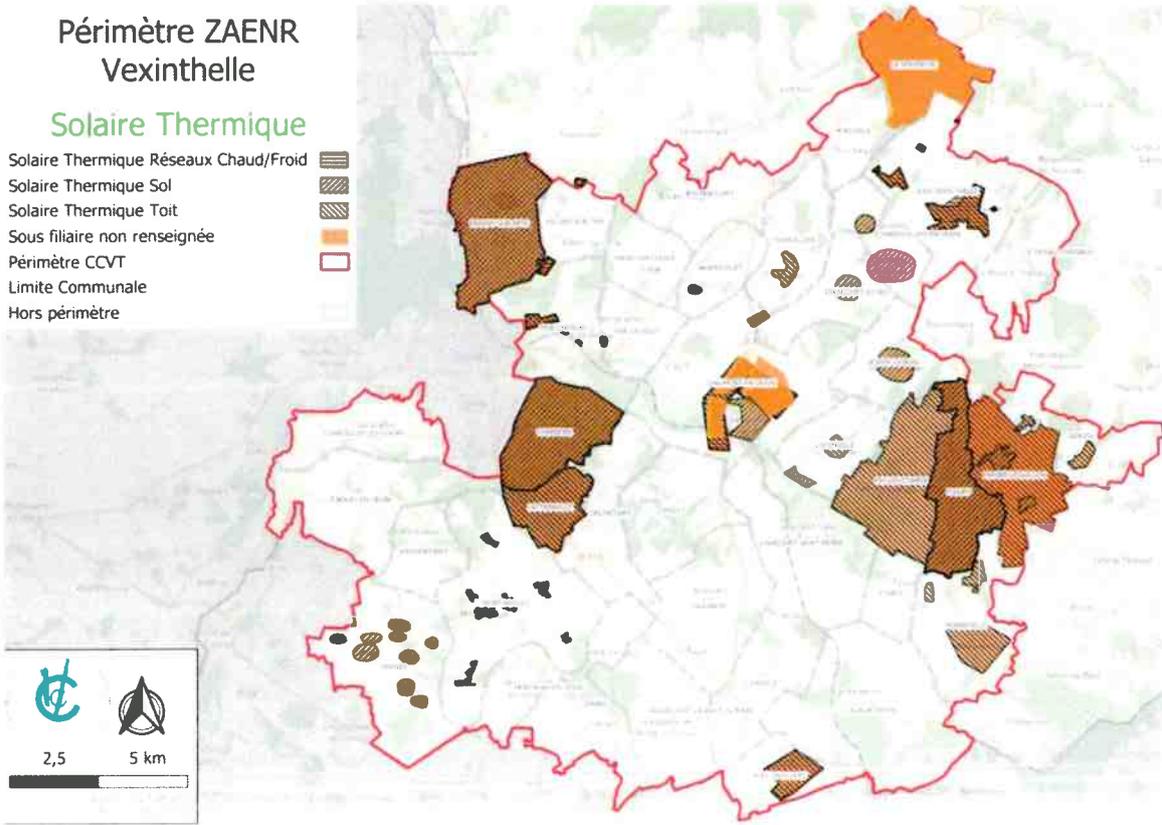
Madame Isabelle MARTIN rappelle que les zonages des communes doivent permettre, ensemble, d'atteindre les objectifs du PCAET. Ceux-ci participent aussi à atteindre les objectifs régionaux (SRADDET) et nationaux.



### Périmètre ZAENR Vexinthele

#### Solaire Thermique

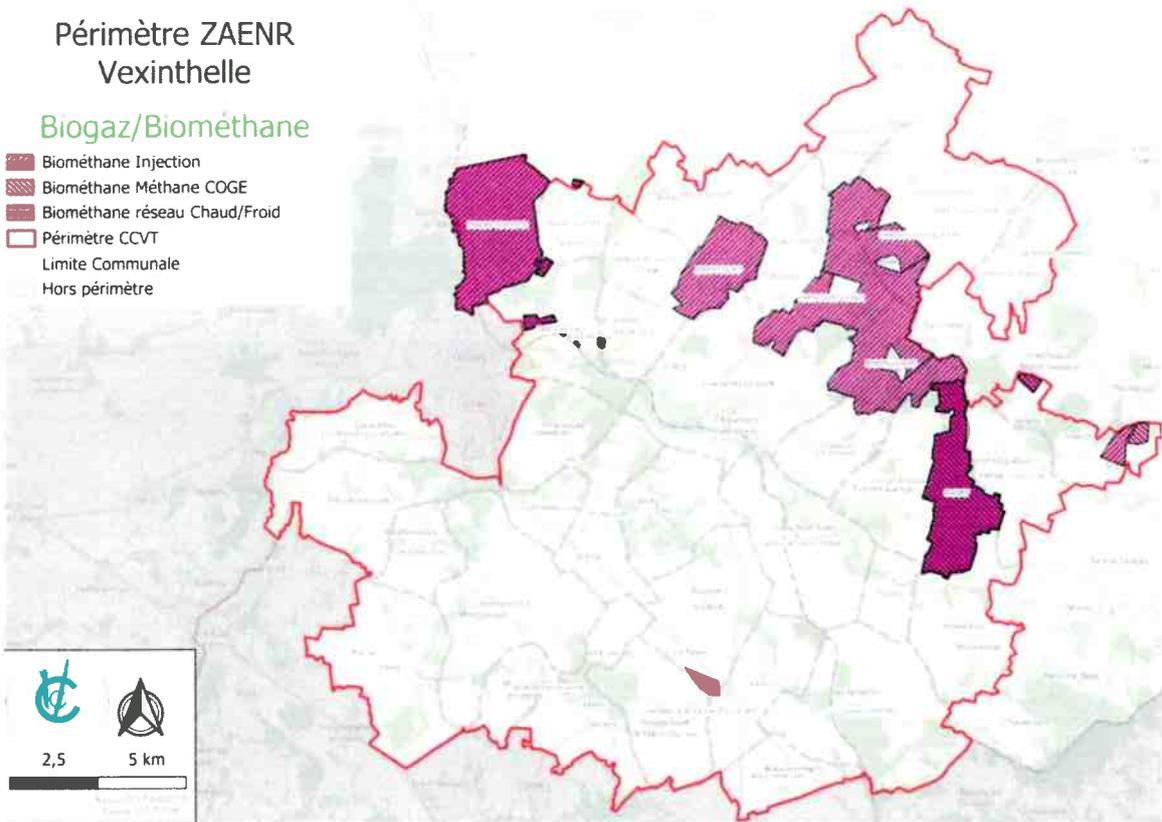
- Solaire Thermique Réseaux Chaud/Froid 
- Solaire Thermique Sol 
- Solaire Thermique Toit 
- Sous filiaire non renseignée 
- Périmètre CCVT 
- Limite Communale 
- Hors périmètre 



### Périmètre ZAENR Vexinthele

#### Biogaz/Biométhane

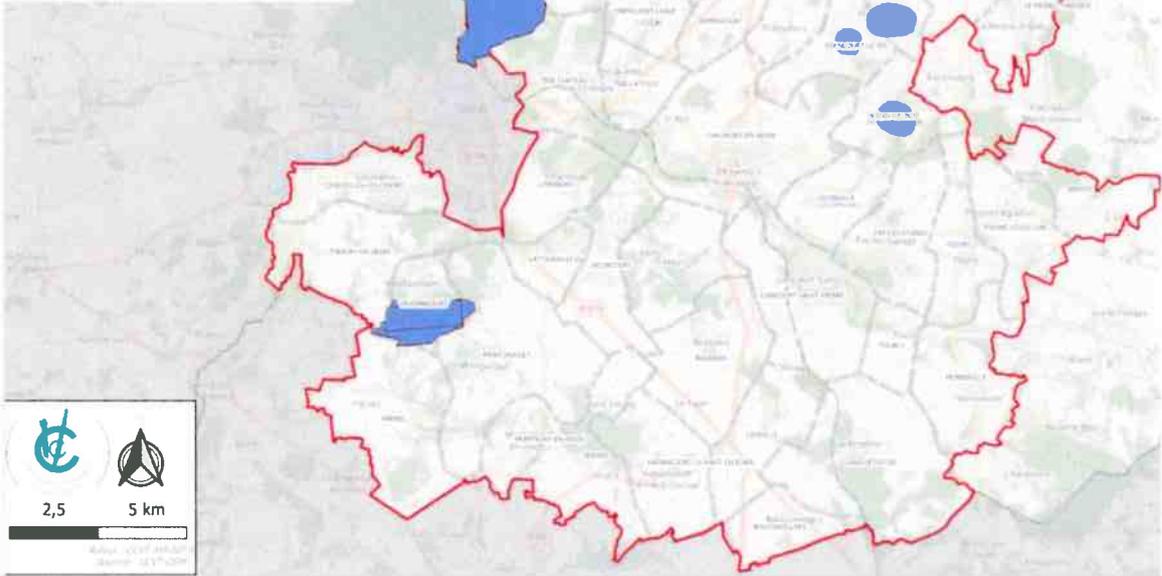
- Biométhane Injection 
- Biométhane Méthane COGE 
- Biométhane réseau Chaud/Froid 
- Périmètre CCVT 
- Limite Communale 
- Hors périmètre 



### Périmètre ZAENR Vexinthele

#### Eolien

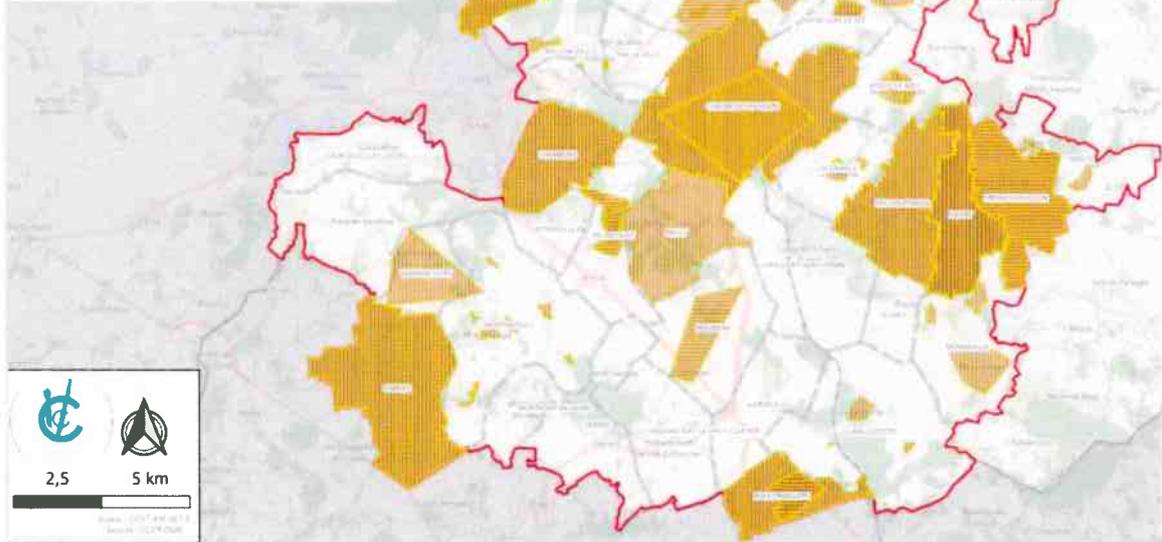
- Parc Eolien
- Périmètre CCVT
- Limite Communale
- Hors périmètre

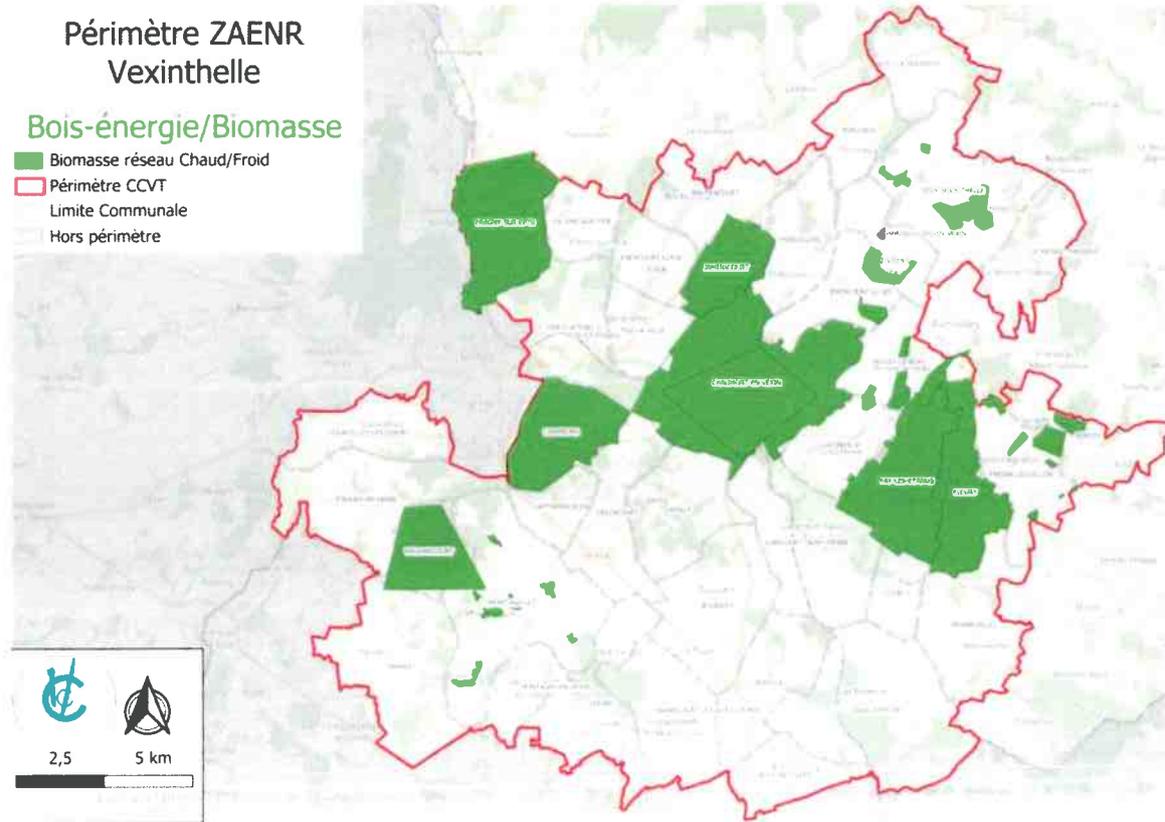


### Périmètre ZAENR Vexinthele

#### Géothermie

- Géothermie profonde Réseau Chaud/Froid
- Géothermie surface PAC Réseaux Chaud/Froid
- Périmètre CCVT
- Limite Communale
- Hors périmètre





Le Conseil Communautaire valide le fait que leurs zonages sont issus d'un débat entre les communes même si certaines communes ne se sont pas encore lancées dans la procédure.

- ***Participation au projet AQAH (Mieux connaître pour mieux Agir pour la Qualité de l'Air en Hauts-de-France) d'ATMO Hauts-de-France***

A la demande de M. GERNEZ, Madame Camille RIVERAIN-DECOUTURE présente l'objectif de cet appel à projet.

Afin de répondre aux préoccupations des habitants des Hauts-de-France au sujet de la qualité de l'air (QA), ATMO HDF s'est adjoint la fédération des centres sociaux du Nord-Pas-de-Calais et des Pays Picards ainsi que l'association l'Air et Moi des Hauts-de-France, pour coconstruire le projet AQAH « Mieux connaître pour mieux Agir sur la Qualité de l'Air en Hauts-de-France ». Ce projet ambitieux de plus de 3 millions d'euros sur 3 ans s'inscrit dans le cadre du FEDER-FSE 2021-2027 sur la fiche PR05-RS02.7-3 dont la finalité est d'améliorer la qualité de l'air.

Aussi, ATMO et ses partenaires ont lancé un « Appel à Projet » auprès des EPCI et Centre Sociaux afin de mutualiser les moyens, les idées et les énergies (cf. Appel à Projet en annexe 3).

Le Centre Social Rural du Vexin-Thelle répondra favorablement à cet AP si la CCVT y répond, afin de toucher le plus largement possible la population et pour un meilleur impact sur le territoire.

Son originalité repose sur sa vocation de répondre aux préoccupations des acteurs et des élus de la CCVT, de se voir gratifier d'une expertise reconnue dans cette problématique de l'air, et de figurer parmi les chefs de file pour la sensibilisation et l'implication des habitants du territoire et des élus par la mise en place d'actions individuelles et collectives adaptées aux enjeux du territoire et en lien avec les politiques publiques.

En effet, la qualité de l'air représente un sujet important pour l'environnement et la santé des habitants, deux préoccupations majeures des élus du territoire, notamment à travers l'élaboration et la mise en œuvre de son Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) et de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET).

La participation de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle serait proportionnelle au coût de son adhésion soit une participation financière pour le projet de 9 000 € sur 3 ans, soit 3 000 € par an. Ce montant représente moins de 0,3 % du coût total du projet.

Le Président invite le conseil communautaire à se positionner sur la participation de la COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VEXIN-THELLE au projet AQAH « Mieux connaître pour mieux agir sur la qualité de l'air en Hauts-de-France », en approuvant la participation financière à hauteur de 9 000 € répartis sur trois ans soit 3 000 € par an.



Délibération n°20240618\_03

**Objet : PARTICIPATION DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES AU PROJET AQAH « MIEUX CONNAITRE POUR MIEUX AGIR SUR LA QUALITE DE L'AIR EN HAUTS-DE-FRANCE »**

L'objectif de cet appel à projet est de :

- savoir à quels polluants émergents nous sommes exposés : particules ultrafines, microplastiques, pollens, pesticides, odeurs, PFAS
- comprendre comment évolue la qualité de l'air extérieur depuis ces dernières décennies
- partager les connaissances au plus près des habitants
- impliquer les acteurs du territoire pour expérimenter et développer des solutions innovantes

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L.5214-16 relatif aux compétences des Communauté de Communes,

Vu le Code de l'Environnement, notamment les articles :

- L. 229-26 (modifié par la Loi n°2016-1087 du 8 août 2016 – art 87) relatif à l'obligation d'élaboration et de mise en œuvre d'un Plan Climat Air Energie Territorial pour les EPCI de plus de 20 000 habitants,
- R 229-51 (Modifié par Décret n°2016-849 du 28 juin 2016 – art 1) relatif au contenu réglementaire du Plan Climat Air Energie Territorial
- L. 221-1 relatif à l'organisation de la surveillance de la qualité de l'air sur le territoire français,
- L. 221-3 (Modifié par Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 – art 180) relatif à l'existence dans chaque région, d'organismes agréés par l'Etat pour la surveillance de la qualité de l'air,

Vu la délibération n°20230413\_29 en date du 13 avril 2023 pour laquelle le Conseil Communautaire approuve l'adhésion de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle à l'association ATMO Hauts-de-France dans le cadre de la convention triennale 2023-2025,

Considérant qu'ATMO Hauts-de-France est une association de surveillance de la qualité de l'air agréée par l'État,

Considérant que la Communauté de Communes du Vexin-Thelle poursuit la mise en œuvre de la transition écologique et énergétique de son territoire de par ses nombreux engagements (PCAET) et que la qualité de l'air représente un sujet important pour l'environnement et la santé des habitants, deux préoccupations majeures des élus du territoire,

Considérant que la préservation de la qualité de l'air est un objectif stratégique inscrit dans le PCAET de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle (délibération du 12 décembre 2023 approuvant la stratégie du PCAET),

Considérant que l'association ATMO Hauts-de-France, par sa mission d'accompagnement des collectivités, s'est adjoint à la Fédération des Centres Sociaux du Nord-Pas-de-Calais et des Pays Picards ainsi que l'association l'Air et Moi des Hauts-de-France, pour coconstruire le projet AQAH « Mieux Connaître pour Mieux Agir sur la Qualité de l'Air en Hauts-de-France ».

Depuis plus de 45 ans, ATMO Hauts-de-France observe, sensibilise et accompagne ses adhérents dans leur problématique autour des enjeux locaux de qualité de l'air. Les centres sociaux, représentés par les deux Fédérations, sont des structures de proximité ancrées sur les territoires, qui accompagnent les initiatives et la participation des habitants pour des projets de développement social locaux. L'association l'Air et Moi sensibilise les jeunes de la région à la qualité de l'air en milieux scolaires et périscolaires.

Ce projet ambitieux de plus de 3 millions d'euros sur 3 ans s'inscrit dans le cadre du FEDER-FSE 2021-2027 sur la fiche PR05-RS02.7-3 dont la finalité est d'améliorer la qualité de l'air. Son originalité repose sur sa vocation de répondre aux préoccupations des acteurs et des élus de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle, de se voir gratifier d'une expertise reconnue dans cette problématique de l'air, et d'être le chef de file pour la sensibilisation et l'implication des habitants du territoire et des élus pour la mise en place d'actions individuelles et collectives adaptées aux enjeux du territoire et en lien avec les politiques publiques.

Le projet permettra de travailler sur plusieurs polluants dont : les pesticides, les pollens, les particules ultrafines, les microplastiques et les PFAS, (lien avec les thématiques mobilité, alimentation, agriculture et santé).

Considérant que la participation de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle est proportionnelle au coût de son adhésion soit une participation financière pour le projet de 9 000 € sur 3 ans soit 3 000 € par an. Ce montant représente moins de 0,3 % du coût total du projet.

Il est proposé au Conseil Communautaire :

- D'approuver la participation de la COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VEXIN-THELLE au projet AQAH « Mieux connaître pour mieux agir sur la qualité de l'air en Hauts-de-France » ;
- D'approuver la participation financière de la COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VEXIN-THELLE à hauteur de 9 000 € répartis sur trois ans soit 3 000 € par an ;
- D'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes se référant au projet.

Vu l'avis favorable des Vice-Présidents réunis le 2 avril 2024 ;



Ayant entendu l'exposé de Monsieur le Président ;

Après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire, décide, à l'unanimité,

- D'approuver la participation de la COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VEXIN-THELLE au projet AQAH « Mieux connaître pour mieux agir sur la qualité de l'air en Hauts-de-France » ;
- D'approuver la participation financière de la COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VEXIN-THELLE à hauteur de 9 000 € répartis sur trois ans soit 3 000 € par an ;
- D'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes se référant au projet.

⊕ ⊕ ⊕

### 3. FINANCES

#### ● **Budget eau : DM1**

Le Président présente les Décisions Modificatives des budgets annexes « SPANC, EAU et ASSAINISSEMENT » de l'année 2024 qu'il soumet au vote de l'Assemblée communautaire.

Il rappelle que dans le cadre de l'exécution budgétaire annuelle, le Code Général des Collectivités Territoriales prévoit et autorise les collectivités à effectuer des ajustements et/ou modifications sur l'exercice en cours.

Ces DM n° 1 aux budgets annexes « SPANC, EAU et ASSAINISSEMENT » de l'année 2024 sont proposées afin d'effectuer les opérations de réajustements des comptes.

⊕ ⊕ ⊕

## DELIBERATION N°20240618\_04

**Objet: Vote de la Décision Modificative N°1 au Budget annexe « SPANC » année 2024**

Monsieur le Président présente à l'assemblée, le projet de la Décision Modificative N°1 au Budget annexe « SPANC » de l'année 2024 équilibrée en dépenses et recettes tant en fonctionnement qu'en investissement, voir document joint.

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

- **VOTE** la Décision Modificative N°1 au Budget annexe « SPANC » de l'année 2024 ci-joint présentée :



60143 Code INSEE	COMMUNAUTE COMMUNES VEXIN-THELLE CCVT SPANC	DM n°1 2024
---------------------	--	-------------

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU Conseil Communautaire

## OM 1 SPANC

Désignation	Dépenses (1)		Recettes (1)	
	Diminution de crédits	Augmentation de crédits	Diminution de crédits	Augmentation de crédits
<b>FONCTIONNEMENT</b>				
D-023-922 : Virement à la section d'investissement	82,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL D 023 : Virement à la section d'investissement</b>	<b>82,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
D-6811-922 : Dotations aux amort. des immos incorporelles et corporelles	0,00 €	82,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL D 042 : Opérations d'ordre de transfert entre section</b>	<b>0,00 €</b>	<b>82,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
<b>Total FONCTIONNEMENT</b>	<b>82,00 €</b>	<b>82,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
<b>INVESTISSEMENT</b>				
R-421-922 : Virement de la section d'exploitation	0,00 €	0,00 €	82,00 €	0,00 €
<b>TOTAL R 021 : Virement de la section d'exploitation</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>82,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
R-28188-922 : Autres	0,00 €	0,00 €	0,00 €	82,00 €
<b>TOTAL R 040 : Opérations d'ordre de transfert entre section</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>82,00 €</b>
<b>Total INVESTISSEMENT</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>82,00 €</b>	<b>82,00 €</b>
<b>Total Général</b>		<b>0,00 €</b>		<b>0,00 €</b>

⊕ ⊕ ⊕

<b>DELIBERATION N°20240618_05</b>
-----------------------------------

**Objet: Vote de la Décision Modificative N°1 au Budget annexe « EAU » de l'année 2024**

Monsieur le Président présente à l'assemblée, le projet de la Décision Modificative N°1 au Budget annexe « EAU » de l'année 2024 équilibrée en dépenses et recettes tant en fonctionnement qu'en investissement, voir document joint.

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

- **VOTE** la Décision Modificative N°1 au Budget annexe « EAU » de l'année 2024 ci-joint présentée :

<b>60143</b>	<b>COMMUNAUTE COMMUNES VEXIN-THELLE</b>	<b>DM n°1 2024</b>
Code INSEE	CCVT EAU	

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU Conseil Communautaire

## DM 1

Désignation	Dépenses <sup>(1)</sup>		Recettes <sup>(1)</sup>	
	Diminution de crédits	Augmentation de crédits	Diminution de crédits	Augmentation de crédits
<b> FONCTIONNEMENT</b>				
D-611-911 : Sous-traitance générale	1 800,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL D 011 : Charges à caractère général</b>	<b>1 800,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
D-706129-911 : Reversement redevance pour modernisation des réseaux de collecte	0,00 €	1 800,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL D 014 : Atténuations de produits</b>	<b>0,00 €</b>	<b>1 800,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
D-023-911 : Virement à la section d'investissement	0,00 €	62 419,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL D 023 : Virement à la section d'investissement</b>	<b>0,00 €</b>	<b>62 419,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
R-777 : Quote-part des subvent <sup>n</sup> d'inv. virées au résultat de l'exercice	0,00 €	0,00 €	0,00 €	62 419,00 €
<b>TOTAL R 042 : Opérations d'ordre de transfert entre section</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>62 419,00 €</b>
<b>Total FONCTIONNEMENT</b>	<b>1 800,00 €</b>	<b>64 219,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>62 419,00 €</b>
<b> INVESTISSEMENT</b>				
R-021-911 : Virement de la section d'exploitation	0,00 €	0,00 €	0,00 €	62 419,00 €
<b>TOTAL R 021 : Virement de la section d'exploitation</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>62 419,00 €</b>
D-13913-911 : Départements	0,00 €	1 042,00 €	0,00 €	0,00 €
D-13918-911 : Autres	0,00 €	61 377,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL D 040 : Opérations d'ordre de transfert entre section</b>	<b>0,00 €</b>	<b>62 419,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
<b>Total INVESTISSEMENT</b>	<b>0,00 €</b>	<b>62 419,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>62 419,00 €</b>
<b>Total Général</b>		<b>124 838,00 €</b>		<b>124 838,00 €</b>



## DELIBERATION N°20240618\_06

**Objet: Vote de la Décision Modificative N°1 au Budget annexe « ASSAINISSEMENT » année 2024**

Monsieur le Président présente à l'assemblée, le projet de la Décision Modificative N°1 au Budget annexe « ASS » de l'année 2024 équilibrée en dépenses et recettes tant en fonctionnement qu'en investissement, voir document joint.

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

- **VOTE** la Décision Modificative N°1 au Budget annexe « ASS » de l'année 2024 ci-joint présentée :

*[Signature]* *BG*

60143 Code INSEE	COMMUNAUTE COMMUNES VEXIN-THELLE CCVT ASSAINISSEMENT	DM n°1 2024
---------------------	---	-------------

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU Conseil Communautaire

DM n°1 ASS

Désignation	Dépenses (1)		Recettes (1)	
	Diminution de crédits	Augmentation de crédits	Diminution de crédits	Augmentation de crédits
<b>FONCTIONNEMENT</b>				
D-023-921 : Virement à la section d'investissement	0,00 €	9 362,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL D 023 : Virement à la section d'investissement</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9 362,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
R 777-921 : Quote-part des subventions d'investissement au résultat de l'exercice	0,00 €	0,00 €	0,00 €	9 362,00 €
<b>TOTAL R 042 : Opérations d'ordre de transfert entre section</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9 362,00 €</b>
<b>Total FONCTIONNEMENT</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9 362,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9 362,00 €</b>
<b>INVESTISSEMENT</b>				
R-021-921 : Virement de la section d'exploitation	0,00 €	0,00 €	0,00 €	9 362,00 €
<b>TOTAL R 021 : Virement de la section d'exploitation</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9 362,00 €</b>
D-13918-921 : Autres	0,00 €	9 362,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>TOTAL D 040 : Opérations d'ordre de transfert entre section</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9 362,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
<b>Total INVESTISSEMENT</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9 362,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>9 362,00 €</b>
<b>Total Général</b>		<b>18 724,00 €</b>		<b>18 724,00 €</b>

⊕ ⊕ ⊕

#### 4. EAU ET ASSAINISSEMENT

Le Président donne la parole à M. LAROCHE en charge du volet « Eau et Assainissement » pour présenter les différents points ci-après.

##### Assainissement collectif :

- **Désignation d'un hydrogéologue agréé pour le projet de reconstruction de la STEP de CHAUMONT-EN-VEXIN**

La commune de Chaumont en Vexin a engagé en 2022 la conception pour la reconstruction de sa station d'épuration. Le projet a été repris par la CCVT après le transfert de la compétence assainissement au 1<sup>er</sup> janvier 2023. La station d'épuration se trouvant dans le périmètre de protection éloigné du captage de Chaumont en Vexin, il est nécessaire de solliciter l'avis d'un hydrogéologue agréé sur le projet de reconstruction afin d'obtenir les recommandations pour la réalisation des travaux.

La station d'épuration de Chaumont-en-Vexin montre depuis plusieurs années des signes de dysfonctionnement avec des dépassements réguliers de son dimensionnement, que ce soit en hydraulique ou en charge de pollution à traiter. Les ouvrages sont également âgés et se dégradent d'année en année.




Au vu des futurs projets communaux et intercommunaux sur la commune, une reconstruction de l'ouvrage est obligatoire. Cette dernière a été initiée par la commune en 2022 en désignant AMODIAG environnement en tant que bureau d'études en charge des études et du suivi des travaux.

Les études sont actuellement au stade AVP (présentation des résultats lors d'un conseil ultérieur).

Le projet se trouvant dans le périmètre éloigné du captage de Chaumont en Vexin et afin de s'assurer que les travaux ne risquent pas d'avoir d'impact sur la qualité de l'eau potable, l'ARS et la DDT demandent à la CCVT de missionner un hydrogéologue agréé afin qu'il émette son avis et des recommandations pour la réalisation des travaux.

Le Président proposé de délibérer afin de désigner dès à présent l'hydrogéologue pour anticiper sur l'étude du dossier. Ce dernier devrait être déposé d'ici la fin de l'année conjointement avec le Dossier Loi sur l'Eau de la DDT.

⊕ ⊕ ⊕

#### DELIBERATION N°20240618\_07

#### **OBJET : DESIGNATION D'UN HYDROGEOLOGUE AGREE POUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION DE LA STEP DE CHAUMONT EN VEXIN**

La commune de Chaumont en Vexin a engagé en 2022 la conception pour la reconstruction de sa station d'épuration. Le projet a été repris par la CCVT après le transfert de la compétence assainissement au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

La station d'épuration se trouvant dans le périmètre de protection éloigné du captage de Chaumont en Vexin, il est nécessaire de solliciter l'avis d'un hydrogéologue agréé sur le projet de reconstruction afin d'obtenir les recommandations pour la réalisation des travaux.

Le dossier remis à l'hydrogéologue sera identique à celui remis à la DDT.

La CCVT s'engage à prendre en charge les vacations d'intervention de l'hydrogéologue agréé. Le nombre de vacations est défini par le coordonnateur des hydrogéologues agréés avec un maximum de 40 vacations à 38.10 €/vacation et les frais inhérents à la mission.

Le Président,

**PROPOSE** de désigner un hydrogéologue agréé afin de continuer le projet reconstruction de cette station d'épuration.

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

- **AUTORISE** le président à demander la désignation d'un hydrogéologue agréé pour le projet de reconstruction de la STEP de Chaumont en Vexin
- **DIT** que les crédits sont inscrits au budget.

⊕ ⊕ ⊕

#### **• Approbation du zonage Assainissement de la commune de MONTAGNY-EN-VEXIN**

M. LAROCHE explique que la commune de Montagny en Vexin avait historiquement fait le choix de l'assainissement individuel. Cependant, il avait été décidé de passer la commune en zonage d'assainissement collectif au début des années 2000 compte tenu des subventions très avantageuses proposées à l'époque et du coût raisonnable envisagé.

Du fait de l'évolution des subventions pour ce type de projets et des coûts sous-estimés à l'époque pour le déploiement de l'assainissement collectif, la commune a souhaité revenir à un zonage individuel ; moins coûteux finalement pour ses habitants.

Une étude réalisée en 2017 par le bureau d'études AMODIAG a conclu sur la possibilité de cette solution. Un hydrogéologue agréé a été consulté au vu de la proximité du captage eau potable et a conclu sur l'interdiction de réaliser des puits d'infiltration à une profondeur de plus de 10 mètres dans le cadre de travaux de réhabilitation et une interdiction totale en cas de travaux neufs.

De ce fait, la commune a réalisé une enquête publique conjointement avec son nouveau PLU du 15/09 au 17/10/2020 et a délibéré pour approuver son nouveau zonage le 30 juin 2021.

Cependant, cette décision a été attaquée par l'association Collectif Citoyen Montagnytois qui a eu gain de cause pour les raisons suivantes :

- Information trop tardive et incomplète des conseillers municipaux du plan de zonage d'assainissement modifié suite à l'enquête publique.

La compétence ayant été transférée entre temps à la communauté de communes du Vexin-Thelle, il appartient à notre structure d'assumer la validation du nouveau zonage assainissement de Montagny en Vexin en conseil communautaire. Le dossier complet a été envoyé en date du 04/06/2024 par mail sécurisé à tous les conseillers communautaires.

Le Président invite chacun à la prudence dans les procédures administratives pour éviter de tels conséquences. Il propose au conseil communautaire de délibérer afin d'approuver le plan de zonage d'assainissement individuel de la commune de Montagny en Vexin compte tenu des conclusions de l'enquête publique réalisée.

⊕ ⊕ ⊕

<b>DELIBERATION N°20240618_08</b>
-----------------------------------

**OBJET : APPROBATION DU ZONAGE ASSAINISSEMENT DE LA COMMUNE DE MONTAGNY EN VEXIN**

La commune de Montagny en Vexin a modifié son zonage d'assainissement sur son territoire le faisant passer d'un zonage d'assainissement collectif à un zonage d'assainissement individuel.

Ce dernier a fait l'objet d'une enquête publique en 2020 et d'une délibération communale l'approuvant. Cette dernière a été annulée suite à la décision du tribunal administratif d'Amiens pour des raisons de forme.

Du fait du transfert de la compétence assainissement à la communauté de communes le 1<sup>er</sup> janvier 2023, il appartient à cette dernière de délibérer pour approuver le zonage.

Le Président,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L. 2224-10,  
Vu la loi 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques,  
Vu la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 portant l'engagement national pour l'environnement

Considérant que la révision de ce zonage n'entraînera aucune conséquence sur la préservation de l'environnement et en particulier la préservation de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes et des milieux ainsi que la prévention des nuisances et pollutions de toutes natures sont parmi ces conditions,

Considérant que la nécessité d'une cohérence entre les zones constructibles d'un futur PLU et les possibilités d'assainissement de Montagny en Vexin s'impose,

Considérant qu'il était nécessaire d'établir un zonage d'assainissement pour assurer une compatibilité avec les objectifs d'urbanisation du futur PLU,

Considérant que ce projet de zonage d'assainissement après validation par le Conseil Municipal doit être soumis à enquête publique, conformément à l'article L 224-10 du Code Général des Collectivités Territoriales avant approbation définitive,

Vu l'étude de schéma d'assainissement de la commune de Montagny en Vexin réalisée par SOGETI en 2002-2003,

Vu l'étude de la solution d'assainissement collectif réalisée par B&R ingénierie en 2010,

Vu l'étude de la solution d'assainissement non collectif réalisée par AMODIAG en 2017,

Vu l'avis favorable de Mr COMON, hydrogéologue agréé nommé par l'Agence Régionale de Santé, sur la faisabilité de l'assainissement non collectif sur la commune,

Vu le document de synthèse des études d'assainissement réalisée par l'ADTO en 2017,

Vu la délibération du 19/03/2019 du conseil municipal de Montagny en Vexin validant la solution de zonage en assainissement non collectif sur la totalité du territoire communal et autorisant le Maire à soumettre le dossier à l'enquête publique,

Vu l'arrêté municipal 2020-014 en date du 20/08/2020 soumettant le projet de zonage à l'assainissement à enquête publique,

Vu les conclusions du commissaire enquêteur (enquête réalisée du 15/09/2020 au 17/10/2020 par Monsieur Gérard DEGRIECK),

Vu la modification du règlement de service du SPANC en date du 01/12/2022,

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

**APPROUVE** le zonage d'assainissement des eaux usées suite à l'enquête publique et aux conclusions du commissaire enquêteur.

⊕ ⊕ ⊕

- ***Majoration de la pénalité prévue à l'article L. 1331-8 du Code de la santé publique***

M. LAROCHE explique que les différents diagnostics réalisés sur le territoire ont montré de nombreuses non-conformités concernant les branchements des particuliers sur le réseau d'assainissement (raccordement des réseaux pluviaux individuels sur le réseau d'assainissement collectif). Cela engendre des désordres sur les réseaux et donc des surcoûts pour le service.

La pénalité existante est de 100 % de la redevance assainissement (L.1331-8 du CSP) mais peut être majorée jusqu'à 400 % sur décision du conseil communautaire.

Il est donc proposé de majorer cette dernière afin d'inciter les administrés à se mettre rapidement en conformité.

La CCVT a instauré début 2023 un contrôle obligatoire des branchements assainissement au réseau collectif en cas de vente de biens immobiliers (comme pour l'assainissement individuel). En parallèle, des diagnostics assainissement ont été réalisés ou sont en cours sur différentes communes du territoire. Ceux-ci ont permis d'identifier les problèmes suivants :

- Administrés non raccordés au réseau alors que le réseau passe dans la rue ;
- Eaux usées raccordées dans le réseau pluvial ;
- Eaux pluviales raccordées dans le réseau eaux usées ;

Cela provoque des désordres sur les réseaux et les stations d'épurations ainsi qu'un manque à gagner pour la collectivité (les non-raccordés).

A ce titre, l'article L. 1331-8 du CSP prévoit une pénalité d'ores et déjà applicable pouvant aller jusqu'à 100 % de la redevance assainissement. De plus, celui-ci précise la possibilité de majorer cette pénalité à 400 % de la redevance après décision du conseil communautaire.

Ces pénalités ont été présentées en commission Eau et Assainissement du 24 avril 2024, et celle-ci a décidé de proposer une majoration de 400 % de la redevance en conseil communautaire.

La pénalité s'appliquerait de la manière suivante :

- Envoi d'un courrier recommandé informant le particulier de la non-conformité de son installation et du délai de 1 an pour y remédier sous peine de pénalités ;
- Relance 3 mois avant la fin de l'année ;
- Une fois le délai écoulé, notification à l'administré par recommandé indiquant que la pénalité commence à s'appliquer mais qu'il dispose encore d'une année avant que cette dernière ne soit recouvrée. S'il réalise ses travaux dans l'année, la pénalité n'est pas appliquée. Sinon, relance tous les ans et application de la pénalité.

Une prestation est prévue dans le cadre de la DSP pour contrôler des travaux de mise en conformité réalisés. Cette prestation s'élève à 140 € et est à la charge du particulier.

Une opération groupée sera initiée en 2025 avec l'Agence de l'Eau pour mettre en conformité les branchements non conformes éligibles permettant aux usagers de bénéficier de subventions. Les personnes optant pour cette démarche seront exemptées de cette pénalité.

Sur les courriers de relance, les personnes en difficulté seront invitées à prendre contact avec les services de la CCVT afin de trouver une solution. Les personnes concernées par des non-conformités mineures ne seront pas concernées (problème d'évent par exemple).

Ci-après, est présenté l'impact de cette pénalité à l'année pour un usager sur chaque commune assainie (base de consommation 120 m<sup>3</sup>/an).

Commune	Redevance assainissement (TVA exclu)	Pénalité pour une facture 120 m <sup>3</sup> (sur 1 an)
Boubiers	3,923 €	470,80 €
Chambors	1,306 €	156,70 €
Chaumont en Vexin	3,353 €	402,40 €
La Corne en Vexin	4,443 €	533,20 €
Eragny sur Epte	1,884 €	226,10 €
Lavilletterre	3,234 €	388,02 €
Porcheux	4,443 €	533,20 €
Trie la Ville	3,883 €	466,00 €
Trie-Château	4,046 €	485,46 €
Trie-Château (Ex Villers sur Trie)	4,098 €	491,76 €

M. MONTILLON rappelle que la loi spécifie que l'on doit traiter les eaux pluviales chez soi.

M. GERNEZ propose de délibérer sur la majoration de la pénalité afin d'inciter les administrés à se mettre rapidement en conformité.

⊕ ⊕ ⊕

**DELIBERATION N°20240618\_09**

**OBJET : MAJORATION DE LA PENALITE PREVUE A L'ARTICLE L. 1331-8 DU CODE DE LA SANTE PUBLIQUE**

Les articles L.1331-1 à 7 décrètent les règles de raccordement au réseau d'assainissement collectif, les exceptions et dérogations possibles. En cas de non-respect, il est possible pour la CCVT d'appliquer la pénalité prévue au L. 1331-8 du Code de la Santé Publique qui équivaut à 100 % de la redevance assainissement.

Cette redevance peut être majorée via une décision du conseil communautaire jusqu'à 400 %.

L'état des lieux de la conformité des branchements assainissement sur le territoire est actuellement bien avancé et montre une quantité non négligeable de rejets non-conformes avec notamment des rejets d'eaux usées dans les réseaux pluviales et inversement.

Il est proposé de maximiser cette pénalité afin d'inciter les particuliers à se mettre en conformité le plus rapidement possible.

Le Président,

Vu l'avis de la commission Eau et Assainissement du 24 avril 2024,

**PROPOSE** de majorer la pénalité prévue au L. 1331-8 à 400 % de la redevance assainissement

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

- **DECIDE** de majorer la pénalité prévue au L. 1331-8 du Code de Santé Publique à 400 % de la redevance assainissement.

⊕ ⊕ ⊕

## 5. EDUCATION, JEUNESSE ET SOCIAL

- **Contrat de vente avec « LA FERME DE TILIGOLO » et le multi-accueil « Les Frimousses du Vexin » de la CCVT**

Mme MARTIN explique que les activités proposées aux enfants du multi-accueil « Les Frimousses du Vexin » de la CCVT cette année sont en lien avec le thème de la structure : « A la découverte des animaux ».

Aussi, pour développer l'imagination et la créativité des enfants, la représentation d'un spectacle « A la recherche de Jeannot Lapin » se déroulera dans le jardin du multi-accueil le 5/07/2024. Une ferme de 21m<sup>2</sup> composée d'une quinzaine d'animaux divertira les enfants du multi accueil. La prestation prévue au budget est facturée 615,00 € TTC.

⊕ ⊕ ⊕

HB  
B36

<b>DELIBERATION N°20240618_10</b>
-----------------------------------

**Objet : Contrat de vente avec « LA FERME DE TILIGOLO » et le multi-accueil « Les Frimousses du Vexin » de la CCVT – Spectacle avec animaux**

Dans le cadre de sa compétence « Action sociale d'intérêt communautaire » et plus particulièrement en ce qui concerne la gestion du multi-accueil « Les Frimousses du Vexin » de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle et conformément à la Commission « Éducation, jeunesse et Social » ;

Dans le cadre d'un spectacle d'une vingtaine de minutes avec une quinzaine d'animaux le 5 juillet 2024 avec « LA FERME DE TILIGOLO » pour les enfants du multi-accueil « Les frimousses du Vexin », le Président propose de signer le contrat de vente avec « LA FERME DE TILIGOLO » stipulant les conditions entre les deux parties, ainsi que le tarif.

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

- AUTORISE le Président de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle à signer ledit contrat de prestations.
- DIT que les dépenses sont inscrites au budget.



• ***Contrat de location avec le nouveau Centre Social Rural du Vexin-Thelle***

Le Président rappelle que la CCVT s'est engagée dans la construction d'un bâtiment pour y installer, à titre onéreux, les activités du Centre Social Rural du Vexin-Thelle. Pour contractualiser l'occupation des locaux, il convient de rédiger un contrat de location, signé par la CCVT et le CSRVT.

La rédaction du contrat de location a fait l'objet d'une concertation permettant un accord sur les conditions d'occupation des locaux, encore en cours de négociation sur certains points.

Au 21 mai 2024, le contrat de location est en cours de relecture par le cabinet d'avocats de la CCVT pour s'assurer de sa conformité avec la législation en vigueur.

Le contrat de location est constitué de plusieurs articles, ci-après résumé :

- La désignation des locaux : localisation, superficie, état des locaux, usage.
- La durée du bail : 18 ans minimum souhaité, en attente du retour de l'avocat.
- Les conditions financières : montant du loyer (encore en cours de négociations avec le CSRVT), modalités de révision du loyer, échéance des paiements.
- Les charges locatives : toutes les charges courantes (énergie, entretien des espaces verts, maintenance courantes...) sont à la charge du CSRVT. La CCVT provisionne dans le montant des loyers, le gros entretien et le renouvellement selon une formule précisée dans le contrat de location.
- Les obligations de chacune des parties et notamment, l'obligation pour le CSRVT de souscrire une assurance multirisque.
- Une clause de communication électronique qui stipule que le CSRVT accepte de recevoir les quittances de loyer par voie électronique.
- Les annexes au contrat : état des lieux, état de remise des clés, Diagnostic de Performance Energétique (DPE), attestation d'assurance contre les risques locatifs souscrite par le CSRVT, plan du périmètre en location.




S'agissant du loyer, il convient de trouver un prix d'équilibre acceptable pour le C.S.R. et pour la CCVT. Il est proposé un montant de 75 000 €/an, il restera un delta de l'ordre de 15 000 € à l'année pour la CCVT. L'arbitrage a permis de trouver un accord sain et équilibré.

Mme MARTIN rappelle que les accords passés avant la construction du CSR ont été respectés mais entre-temps les taux bancaires ont augmenté. Le conseil communautaire de la rentrée se tiendra au sein des nouveaux bâtiments du C.S.R.

Mme LEQUEMENER, Directrice du CSR, remercie les élus et assure que les missions du C.S.R. seront à la hauteur de cet investissement et de ce choix politique tant attendu.



### DELIBERATION N°20240618\_11

#### **Objet : Signature d'un contrat de location pour un bien immobilier avec le Centre Social Rural du Vexin-Thelle**

Dans le cadre de sa compétence « Action sociale d'intérêt communautaire » et plus particulièrement en ce qui concerne la construction d'un bâtiment à Chaumont-en-Vexin pour y accueillir les activités du Centre Social Rural du Vexin-Thelle et conformément à la Commission « Éducation, jeunesse et Social » ;

Considérant que la Communauté de Communes du Vexin-Thelle est propriétaire d'un bâtiment sis 46 Ter Rue Pierre Budin à Chaumont-en-Vexin ;

Le Président indique qu'il convient d'établir un contrat de location pour ledit bien avec le Centre Social Rural du Vexin-Thelle à compter de septembre 2024.

Ledit contrat de location précise les modalités d'exécution de la location et les engagements pour chacune des parties.

Le Président donne lecture du contrat de location avec le Centre Social Rural du Vexin-Thelle et propose de l'approuver.

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

- APPROUVE le contrat de location.
- AUTORISE le Président de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle à signer ledit contrat de location avec le Centre Social Rural du Vexin-Thelle.
- DIT que les recettes des loyers sont inscrites au budget.



- **Avenants modificatifs aux marchés de travaux avec l'ADTO-SAO - Construction d'un Centre Social Rural à Chaumont-en-Vexin : Plus-values**

Mme MARTIN fait savoir que l'augmentation du montant des travaux à hauteur de 0,28% reste dans les inscriptions budgétaires prévus. Initialement estimé à 2,795 M€, le montant des travaux est porté à 2,803 M€.

Le Président souligne l'engagement de M. MARIE, de l'architecte et de Guillaume LANGLOIS pour le suivi de chantier.

La prévision pour les travaux supplémentaires au budget initial est de 23 823,00 €. Le total des dépenses à ce jour est de 7 911,95 € (avenants modificatifs n°1 et 2).

Ci-après, tableau récapitulatif de de l'ADTO SAO :



Communauté de communes Vexin Thelle - Construction d'un centre social rural à Chaumont en Vexin au 13/05/2024

Nature	LOTS	ENTREPRISE	Marchés		TRAVAUX MODIFICATIFS	MARCHES + TX MODIF.	VARIATION MASSE TRAVAUX
			N°	Montants H.T.			
Lot n° 1 : Gros oeuvre		HARHAULT	22-355-1	529 710,50	5 670,25	535 380,75	1,07%
Lot n° 2 : Charpente bois - Osature bois - Bardage bois		CHARPENT IDEAL	22-355-2	237 086,12	300,00	237 386,12	0,13%
Lot n° 3 : Couverture en tuile de terre cuite - Couverture en Znc		CARLIER BAUDOIN	22-355-3	141 499,79	0,00	141 499,79	0,00%
Lot n° 4 : Menuiseries extérieures-aluminium		AVA	22-355-4	240 034,37	-1 929,79	238 104,58	-0,8%
Lot n° 5 : Menuiseries intérieures - Isolation - Isoparc - Plafonds		MARSON	22-355-5	448 860,64	12 644,29	459 504,93	3,81%
Lot n° 6 : Revêtement de sols souples - Carrelage		JAUR ET SOL	22-355-6	68 386,23	0,00	68 386,23	0,00%
Lot n° 7 : Peinture		SFRID	22-355-7	42 801,71	0,00	42 801,71	0,00%
Lot n° 8 : Plomberie - Chauffage - Ventilation		RAMERY ENERGIES	22-355-8	216 250,85	4 799,96	221 050,81	7,27%
Lot n° 9 : Electricité		TH-EREAUT	22-355-9	140 657,27	4 159,54	144 816,81	2,77%
Lot n° 10 : Avenneur		TX ELEVATOR	22-355-10	23 700,00	0,00	23 700,00	0,00%
Lot n° 11 VRD		MAE TP	22-355-11	547 031,15	-17 732,30	529 298,85	-3,2%
Lot n° 12 : Espaces verts - Clôtures		DD VERDEE	22-355-12	162 128,94	0,00	162 128,94	0,00%
			<b>TOTAL</b>	<b>2 795 535,45</b>	<b>7 911,95</b>	<b>2 803 451,40</b>	<b>0,28%</b>

doit imputable MGE 4 306,49  
 soit 0,16%  
 MO 963,21  
 soit 0,03%  
 Autres 2 582,25  
 soit 0,09%  
 ALEAS inscrits au budget **23 823,00**  
 Total TM au 13/05/2024 **7 911,95**  
 Abatage disponible **15 911,05**



**DELIBERATION N° 20240618\_12**

**Objet : Avenants modificatifs aux marchés de travaux avec l'ADTO-SAO - Construction d'un Centre Social Rural à Chaumont-en-Vexin : Plus-values**

Dans le cadre de sa compétence « Action sociale d'intérêt communautaire » et conformément à la Commission « Éducation, jeunesse et Social »,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment son article L.2122-22,

Vu les articles R.2124-1, R.2124-2 1°, R.2161-1 à 5 du Code de la Commande Publique,

Vu la Convention de mandat passée entre la Communauté de Communes du Vexin-Thelle et l'ADTO-SAO (anciennement SAO), suite à la délibération du bureau communautaire en date du 20 mai 2020 permettant à l'ADTO-SAO d'agir en son nom et pour le compte de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle pour la réalisation de l'opération de construction du Centre Social Rural à Chaumont-en-Vexin,

Vu la délibération n°20230126\_11 du Conseil communautaire en date du 26 janvier 2023 autorisant l'ADTO-SAO à signer les marchés de travaux avec les entreprises retenues pour la construction du Centre Social Rural à Chaumont-en-Vexin,

Vu la délibération n°20231212\_11 du Conseil communautaire en date du 12 décembre 2023 relative aux avenants modificatifs de plus et moins-values aux marchés de travaux avec l'ADTO-SAO pour la construction d'un Centre Social Rural à Chaumont-en-Vexin,

Considérant les adaptations nécessaires au fur et à mesure de l'avancement des travaux, générant des plus et des moins-values, il convient d'examiner et de valider les propositions d'avenants correspondants à chaque lot,

Le Président précise que les travaux du nouveau Centre Social Rural du Vexin-Thelle à Chaumont-en-Vexin sont en cours de finition et que des aménagements inhérents à l'avancement des travaux engendrent des plus-values aux marchés de travaux.

Il convient donc d'établir des avenants afin de concrétiser ces changements.

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

#### **ARTICLE 1 :**

**AUTORISE** l'ADTO-SAO à signer avec les entreprises les avenants aux marchés de travaux suivants :

- **Lot 1** : GROS ŒUVRE - Entreprise HAINAULT, marché n°22-355-1, avenant n°2, pour un montant de 3 388,00 €HT portant le montant du marché (part CSR) de 531 992,75 €HT, après avenant 1, à 535 380,75 €HT (avenants augmentant de 1,07 % le montant du marché initial).  
Et portant le montant du marché global (CRS + MDS) de 892 496,50 €HT (après avenant 1) à 894 046,50 €HT, soit des avenants augmentant de 0,64 % le montant du marché global initial.
- **Lot 2** : CHARPENTE BOIS – OSSATURE BOIS – BARDAGE BOIS – Entreprise CHARPENT'IDEAL, marché n°22-355-2, avenant n°1, pour un montant de 300 €HT portant le montant du marché (part CSR) de 237 086,12 €HT à 237 386,12 €HT (avenant augmentant de 0,13 % le montant du marché initial).  
Et portant le montant du marché global (CRS + MDS) de 434 223,93 €HT à 434 823,93 €HT, soit un avenant augmentant de 0,14 % le montant du marché global initial
- **Lot 3** : COUVERTURE EN TUILES DE TERRE CUITE – COUVERTURE ZINC – Entreprise CARLIER BAUDOIN  
Sans objet
- Lot 4 : MENUISERIES EXTERIEURES ALUMINIUM – Entreprise ALUMINIUM VERRE ACIER  
Sans objet

- **Lot 5** : MENUISERIES INTERIEURES – ISOLATION – CLOISONS – PLAFONDS – Entreprise MARISOL, marché n°22-355-5, avenant n°2, pour un montant de 3 815,78 €HT portant le montant du marché (part CSR) de 455 689,12 €HT, après avenant 1, à 459 504,90 €HT (avenants augmentant de 2,83 % le montant du marché initial).  
Et portant le montant du marché global (CRS + MDS) de 793 848,23 €HT (après avenant 1), à 800 843,52 €HT, soit des avenants augmentant de 2,54 % le montant du marché global initial.
- **Lot 6** : REVETEMENT DE SOLS SOUPLES – CARRELAGES – Entreprise MUR ET SOL  
Sans objet
- **Lot 7** : PEINTURE – Entreprise SPRID  
Sans objet
- Lot 8 : PLOMBERIE – CHAUFFAGE – VENTILATION – Entreprise RAMERY ENERGIES  
IDF OISE  
Sans objet
- **Lot 9** : ELECTRICITE – Entreprise THEBAULT, marché n°22-355-9, avenant n°2, pour un montant de 6 642,83 €HT portant le montant du marché (part CSR) de 137 573,98 €HT, après avenant 1 à 144 216,81 €HT (avenants augmentant de 2,97 % le montant du marché initial).  
Et portant le montant du marché global (CRS + MDS) de 256 660,39 €HT (après avenant 1) à 279 998,50, soit des avenants augmentant de 12,07 % le montant du marché global initial.
- **Lot 10** : ASCENSEUR – Entreprise TK ELEVATOR  
Sans objet
- **Lot 11** : VRD – Entreprise AXE TP  
Sans objet
- **Lot 12** : ESPACES VERTS - CLOTURE – Entreprise ID VERDE  
Sans objet

## ARTICLE 2 :

DIT que les dépenses sont inscrites au budget.



## 6. RESSOURCES HUMAINES

### • **Modification du tableau des effectifs au 1er juillet 2024**

Mme MARTIN présente la délibération qui intègre les modifications suivantes :

- la réussite au concours de rédacteur par Mme Charline GUYOT, Chargée de communication,
- L'avancement au grade de Puéricultrice hors classe pour Virginie VILLAIN

De plus, elle informe les élus du départ de Mme VILLAIN, Directrice du pôle social, au 1<sup>er</sup> septembre prochain. Le recrutement pour son remplacement est lancé. En attendant, le personnel d'encadrement de la Petite Enfance a accepté de la remplacer..

- L'avancement au grade de Technicien principal de 1<sup>ère</sup> classe pour Guillaume LANGLOIS

**DELIBERATION N° 20240618\_13****Objet : Modification du tableau des effectifs au 1<sup>er</sup> juillet 2024**

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L2313-2 et R2313-3 ;

Vu le code général de la fonction publique, notamment son article L313-1 ;

Vu le décret n°91-298 du 20 mars 1991 modifié portant dispositions statutaires applicables aux fonctionnaires territoriaux nommés dans des emplois permanents à temps non complet ;

Vu les décrets portant statuts particuliers des cadres d'emplois et organisant les grades s'y rapportant, pris en application des articles 4 et 6 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;

Considérant que les emplois de chaque collectivité ou établissement sont créés par l'organe délibérant qui détermine ainsi l'effectif des emplois nécessaires au fonctionnement des services ;

Considérant la liste d'aptitude du Centre de Gestion de l'Eure et pour donner suite à la réussite du concours au grade de rédacteur par Mme Charline GUYOT, Chargée de communication,

Considérant qu'il appartient à l'assemblée délibérante de modifier le tableau des effectifs afin de permettre la nomination des agents inscrits aux tableaux d'avancement de grade établis pour l'année 2024 ;

Considérant que ces modifications, préalables aux nominations, entraînent la suppression des emplois d'origine et la création des emplois correspondant au grade d'avancement ;

Il convient de modifier à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024 :

- ✓ La suppression d'un grade d'Adjoint administratif principal de 2<sup>ème</sup> classe à temps complet dans la filière administrative de catégorie C et la création d'un grade de rédacteur dans la filière administrative de catégorie B, afin de mettre en cohérence les missions effectuées par l'agent avec le cadre d'emploi.
- ✓ La suppression d'un grade de Puéricultrice à temps complet et la création d'un grade Puéricultrice hors classe à temps complet, pour la nomination par la voie de l'avancement de grade de l'agent occupant les fonctions de Directeur actions sociales.
- ✓ La suppression d'un grade de Technicien principal de 2<sup>ème</sup> classe à temps complet et la création d'un grade de technicien principal de 1<sup>ère</sup> classe à temps complet, pour la nomination par la voie de l'avancement de grade de l'agent occupant les fonctions de responsable technique bâtimentaire.

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

DECIDE d'adopter la proposition du Président et de modifier le tableau des effectifs.

Dit que les dépenses correspondantes sont inscrites au budget.



## 7. TOURISME, CULTURE

Le Président donne la parole à Loïc TAILLEBREST.

### • **Vote de la taxe de séjour pour les hébergements non classés**

Le Président propose de modifier la délibération initiale, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, en adoptant un taux de 3% applicable au coût de la nuitée par personne dans les hébergements en attente de classement ou sans classement.

Mme MARTIN rappelle que la CCVT verse une dotation de 91 000 € à l'office de tourisme. Le montant de la taxe de séjour perçue cette année est de 23000 € et cette modification pourrait apporter environ 10000 € de recettes supplémentaires.

M. BLANCHET demande ce que sont les hébergements non classés.

M. TAILLEBREST répond qu'il s'agit d'un hébergement dont la conformité des critères visés par le référentiel de classement n'a pas été vérifié puisque le propriétaire n'a pas fait la démarche.

M. LE CHATTON évoque la dernière réunion de Bureau Communautaire au cours de laquelle la directrice de l'Office de Tourisme « Vexin en Pays de Nacre » a été jointe par téléphone. Il qualifie de « distorsion » le montant de la taxe par rapport aux différentes catégories de logement.

M. TAILLEBREST indique que c'est justement pour favoriser le passage au classement des hébergements de tourisme.

M. LELEU pense que pour se lancer dans l'hébergement touristique de façon sérieuse, il est juste de demander un classement de son hébergement.



### DÉLIBÉRATION N°20240618\_14

**Objet : Modification des dispositions de la taxe de séjour au réel à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025,**

- Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.5211-21, L.2333-26 et suivants et R.2333-43 et suivants ;
- Vu le code du Tourisme et notamment ses articles L.422-3 et suivants ;
- Vu l'article 67 de la loi de finances pour 2015 N°2014-1654 du 29 décembre 2014 ;
- Vu le décret n° 2015-970 du 31 juillet 2015 ;
- Vu l'article 59 de la loi n° 2015-1786 du 29 décembre 2015 de finances rectificative pour 2015 ;
- Vu l'article 90 de la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016 ;
- Vu l'article 86 de la loi n°2016-1918 du 29 Décembre 2016 de finances rectificatives pour 2016 ;
- Vu les articles 44 et 45 de la loi n° 2017-1775 du 28 décembre 2017 de finances rectificative pour 2017 ;
- Vu les articles 162 et 163 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 ;
- Vu le décret n° 2019-1062 du 16 octobre 2019 ;
- Vu les articles 16, 112, 113 et 114 de la loi n°2019-1479 de finances pour 2020 ;
- Vu les articles 122, 123 et 124 de la loi n°2020-1721 de finances pour 2021 ;
- Vu l'article 76 de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 ;
- Vu les articles 129 et 140 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 ;


B4

- Vu la délibération 20210629-02 instituant la taxe de séjour au réel sur l'ensemble du périmètre de la Communauté de communes du Vexin-Thelle à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 ;

**Il est demandé au Conseil communautaire de fixer les modalités et tarifs de la taxe de séjour, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, comme suit :**

**Article 1 : Champ d'application**

La taxe de séjour est instituée au réel par toutes les natures et catégories d'hébergement à titre onéreux proposés dans le territoire :

- Palaces
- Hôtels de tourisme
- Résidences de tourisme
- Meublés de tourisme
- Village de vacances
- Chambres d'hôtes
- Auberges collectives
- Emplacement dans les aires de camping-cars et les parcs de stationnement touristique
- Ports de plaisance
- Terrains de camping et de caravanage et tout autre hébergement de plein air
- Les hébergements en attente de classement et les hébergements sans classement qui ne relèvent pas des natures d'hébergement mentionnées aux 1<sup>o</sup> et 9<sup>o</sup> de l'article R. 2333-44 du CGCT.

La taxe de séjour est perçue auprès des personnes hébergées à titre onéreux et qui ne sont pas domiciliées dans la commune concernée (Article L. 2333-29 du Code général des collectivités territoriales).

Le montant de la taxe due par chaque touriste est égal au tarif qui lui est applicable en fonction de la classe de l'hébergement dans lequel il réside, multiplié par le nombre de nuitées correspondant à la durée de son séjour. La taxe est ainsi perçue par personne et par nuitée

**Article 2 : Période de perception**

La taxe de séjour est perçue sur la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre, chaque année.

**Article 3 : la tarification**

Conformément aux articles L. 5211-21, L.2333-30 et L.2333-41 du CGCT, les tarifs doivent être arrêtés par le Conseil communautaire avant le 1er juillet de l'année, pour être applicable à compter de l'année suivante.

Le barème suivant est appliqué à partir du 1er janvier 2025 :

CATÉGORIE D'HÉBERGEMENT	TARIF (par personne et par nuit)
• Palaces	3,00 €
• Hôtels de tourisme 5 étoiles • Résidences de tourisme 5 étoiles • Meublés de tourisme 5 étoiles	2,50 €
• Hôtels de tourisme 4 étoiles • Résidences de tourisme 4 étoiles • Meublés de tourisme 4 étoiles	1,50 €

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hôtels de tourisme 3 étoiles</li> <li>• Résidences de tourisme 3 étoiles</li> <li>• Meublés de tourisme 3 étoiles</li> </ul>	1,00 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hôtels de tourisme 2 étoiles</li> <li>• Résidences de tourisme 2 étoiles</li> <li>• Meublés de tourisme 2 étoiles</li> <li>• Villages de vacances 4 ou 5 étoiles</li> </ul>	0,70 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hôtels de tourisme 1 étoile</li> <li>• Résidences de tourisme 1 étoile</li> <li>• Meublés de tourisme 1 étoile</li> <li>• Villages de vacances 1-2-3 étoiles</li> <li>• Chambres d'hôtes</li> <li>• Auberges collectives</li> </ul>	0,50 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terrains de camping et terrains de caravanage 3-4-5 étoiles et tout autre terrain d'hébergement de plein air</li> <li>• Emplacements dans les aires de camping-car et les parcs de stationnement touristique</li> </ul>	0,20 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terrains de camping et terrains de caravanage 1 et 2 étoiles et tout autre terrain d'hébergement de plein air</li> <li>• Ports de plaisance</li> </ul>	0,20 €
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tout hébergement en attente de classement ou sans classement (à l'exception des hébergements de plein air et des chambres d'hôtes) *</li> </ul>	3% à la nuitée

(\*) le tarif applicable par personne et par nuitée est de 3 % du coût par personne de la nuitée dans la limite du tarif le plus élevé adopté par la collectivité. Le coût de la nuitée correspond au prix de la prestation d'hébergement hors taxes.

**Article 4 : Exonérations obligatoires**

Sont exemptés de plein droit de la taxe de séjour :

- Les personnes mineures ;
- Les titulaires d'un contrat de travail saisonnier employés dans la communauté de communes du Vexin-Thelle ;
- Les personnes bénéficiant d'un hébergement d'urgence ou d'un relogement temporaire.
- Les personnes qui occupent des locaux dont le loyer est inférieur à un montant de 10 € par nuit quel que soit le nombre d'occupants.

**Article 5 : Obligations des logeurs et des intermédiaires**

Le logeur et les intermédiaires doivent déclarer chaque mois le nombre de nuitées effectuées dans leur établissement auprès du service taxe de séjour.

Le logeur et les intermédiaires ont l'obligation de percevoir la taxe de séjour et de la reverser à la date prévue par la présente délibération. Ils doivent inscrire sur un état récapitulatif mensuel et dans l'ordre des perceptions effectuées :

- Le nombre de personnes logées ;
- Le nombre de nuitées ;
- Le montant de la taxe de séjour perçue ;
- Ainsi que le cas échéant les motifs d'exonérations et de réductions.

Le logeur et les intermédiaires doivent remplir et transmettre pour chaque hébergement, cet état récapitulatif accompagné du ou des versement(s) correspondant(s) aux dates suivantes :

- Perception du 1<sup>er</sup> janvier au 30 avril : versement avant le 31 mai
- Perception du 1<sup>er</sup> mai au 31 août : versement avant le 30 septembre
- Perception du 1<sup>er</sup> septembre au 31 décembre : versement avant le 31 janvier

Conformément à l'article L. 2333-36, le montant des cotisations acquittées peut être contrôlé par la Communauté de communes. Le Président et les agents commissionnés par lui peuvent procéder à la vérification des déclarations produites par les logeurs et/ou les intermédiaires. A cette fin, ils peuvent demander à toute personne mentionnée à l'article 2, la communication des pièces récapitulatives et comptables s'y rapportant.

Conformément à l'article à l'article L. 2333-37, les réclamations sont instruites par les services de la communauté de communes bénéficiaire de la taxe. Tout redevable qui conteste le montant de la taxe qui lui est notifié acquitte à titre provisionnel le montant de la taxe contesté, sauf à en obtenir le dégrèvement après qu'il a été statué sur sa réclamation par le Président de la Communauté de communes. La Communauté de Communes dispose d'un délai de trente jours à compter de la notification de la réclamation formée par le redevable pour lui adresser une réponse motivée, de manière à lui permettre de formuler ses observations

**Article 6 : Obligation de la Communauté de Communes et affectation du produit de la taxe de séjour ainsi collectée**

La Communauté de Communes du Vexin-Thelle a l'obligation de tenir un état relatif à l'emploi de la taxe de séjour. Il s'agit d'une annexe au compte administratif, retraçant l'affectation du produit pendant l'exercice considéré. Cet état doit être tenu à la disposition du public.

Le produit de la taxe de séjour est entièrement affecté à des dépenses favorisant la fréquentation et le développement touristique du territoire. Au regard de l'article L.2231-14 du CGCT, il est reversé intégralement à l'Office de tourisme Vexin en Pays de Nacre.

**Article 7 : Modalités d'application des pénalités et de la taxation d'office**

Au regard de l'article L. 2333-38, en cas de défaut de déclaration, d'absence ou de retard de paiement de la taxe collectée, la collectivité adresse aux logeurs, aux propriétaires et aux intermédiaires mentionnés à l'article L. 2333-33 ainsi qu'aux professionnels mentionnés au II de l'article L. 2333-34 une mise en demeure par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Faute de régulation dans le délai de trente jours suivant la notification de cette mise en demeure, un avis de taxation d'office motivé est communiqué au déclarant défaillant trente jours au moins avant la mise en recouvrement de l'imposition.

La taxation d'office (ou le montant mis en recouvrement) sera calculée sur la base de la capacité totale d'accueil concernée multipliée par le tarif en vigueur pour la catégorie d'hébergement concernée, sur un taux d'occupation à 50% pendant la période de perception.

Le montant de la taxation d'office ainsi établi fera l'objet d'un titre de recette établi par la commune et transmis au comptable public pour recouvrement. Les poursuites auxquelles s'exposent les redevables défaillants suivent les règles fixées en matière de recouvrement des créances des collectivités locales.

Tout retard dans le versement du produit de la taxe donne lieu à l'application d'un intérêt égal à 0.75% par mois de retard selon l'article R. 2333-53 du CGCT.

Toutefois, pour éviter que les frais de recouvrement ne soient supérieurs au montant à recouvrer (situation récurrente), il est décidé de fixer un seuil de pénalité à partir duquel la procédure sera engagée. Les conditions d'application du présent article dont celles de la taxation d'office sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

L'article R 2333-58 du CGCT prévoit des sanctions en matière de taxe de séjour au réel :

✓ **Contraventions de seconde classe (150€) pour :**

- Non perception de la taxe de séjour
- Tenue inexacte ou incomplète de l'état récapitulatif
- Absence de déclarations dans les délais prévus pour les personnes qui louent tout ou partie de leur habitation personnelle

✓ **Contraventions de troisième classe (750€) pour :**

- Absence de déclaration du produit de la taxe perçue ou déclaration inexacte ou incomplète

Il est demandé au Conseil Communautaire de délibérer sur ces modalités concernant la taxe de séjour.

Handwritten signature and initials in blue ink, located at the bottom right of the page.

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

**APPROUVE** l'exposé de son Président ;

**ABROGE** toutes les délibérations antérieures relatives aux modalités et aux tarifs de la taxe de séjour,

**DÉCIDE** d'appliquer les nouvelles modalités de la taxe de séjour sur son territoire à compter du 1er janvier 2025 ;

**APPROUVE** l'ensemble des barèmes tels qu'énoncés ci-dessus à l'article 3 pour une application au 1er janvier 2025,

**ADOpte** le taux de 3% applicable au coût par personne de la nuitée dans les hébergements en attente de classement ou sans classement ;

**AUTORISE** Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document s'y rapportant.

⊕ ⊕ ⊕

### • **Rémunération des artistes dans le cadre du contrat Culture Ruralité**

M. TAILLEBREST explique que à la suite de l'appel à candidatures en vue de recruter l'artiste ou l'équipe artistique qui interviendra sur le territoire pour le contrat culture ruralité 2025, le cadre d'emploi le plus approprié pour sa rémunération par la communauté de communes pour toutes les actions culturelles et de médiation mises en place dans le cadre de la résidence-mission est le régime général, c'est-à-dire un contrat de vacation.

Si l'artiste relève du régime de l'intermittence ou du statut d'artiste-auteur, la partie diffusion de son action sur le territoire, dans une limite de 30% du montant brut de la mission, peut être rémunérée sous forme de cachet d'intermittence ou de versement de droits d'auteur déclarables à l'URSSAF.

Dans la mesure où un contrat de prestation artistique ne peut être mis en place avec l'artiste ou équipe artistique, il est nécessaire de valider ces différentes formes de rémunération légales à mettre en place.

Mme MARTIN ajoute que cela permet également de ne pas exclure certaines les compagnies et de rémunérer l'artiste quel que soit son statut.

Le Président invite le conseil communautaire à valider les différentes formes de rémunération des équipes artistiques engagées dans le cadre du Contrat culture ruralité ou d'autres dispositifs culturels et à mettre en œuvre les mesures nécessaires.

⊕ ⊕ ⊕

#### **Délibération N°20240618\_15**

**Objet : Rémunération des artistes dans le cadre du Contrat culture ruralité**

Dans le cadre de sa compétence « Actions d'animation et de sensibilisation auprès de la population du territoire ... », et conformément à la commission « Tourisme – Culture »,

La Communauté de Communes du Vexin-Thelle a sélectionné une équipe artistique pour l'intervention en résidence-mission sur le territoire sur l'année 2025.

Le Président explique que suite à l'appel à candidature en vue de recruter l'équipe artistique qui interviendra sur le territoire pour le contrat culture ruralité 2025, le cadre d'emploi le plus approprié pour sa rémunération par la communauté de communes pour toutes les actions culturelles et de médiation mises en place dans le cadre de la résidence-mission est le régime général.

Le Président explique que, dans la mesure où l'artiste relève du régime de l'intermittence ou du statut d'artiste-auteur, la partie diffusion de son action sur le territoire, dans une limite de 30% du montant brut total de la mission, peut être rémunérée sous forme de cachet d'intermittence ou de versement de droits d'auteur déclarables à l'URSSAF.

Le Président précise que, si un contrat de prestation artistique *-qui est la forme la plus simple de contractualisation pour la mise en œuvre des résidences-mission-* ne peut être mis en place en 2024 avec l'équipe artistique sélectionnée pour 2025, il est nécessaire de mettre en œuvre les différentes formes de rémunération légales mentionnées ci-dessus.

Le Président explique que la validation de ces principes de rémunération vaut pour l'année 2025 et les suivantes.

- AUTORISE le président à valider les différentes formes de rémunération des équipes artistiques engagées dans le cadre du Contrat culture ruralité ou d'autres dispositifs culturels ;
- AUTORISE le président à mettre en œuvre les mesures nécessaires.



### • **Convention de partenariat avec Les Amis du MuMo et le Centre social rural**

Le MuMo (Musée Mobile) est le premier musée itinérant et gratuit d'art contemporain pour les enfants. Du 27 mai au 5 octobre 2024, le « MuMo x Centre Pompidou » diffusera une exposition intitulée "Dans les règles de l'art", imaginée par le Centre Pompidou en ciblant prioritairement les zones rurales et périurbaines.

Identifiée avec ses partenaires, la communauté de communes du Vexin-Thelle a été contactée par le « MuMo x Centre Pompidou », musée mobile, pour l'accueillir du mercredi 10 juillet 2024 au Vendredi 12 juillet 2024, afin de proposer une expérience de l'art contemporain aux publics des périscolaires, des maisons de retraite, des maisons d'enfants à caractère social, du Centre social rural, et aux habitants en général. Le Centre social rural du Vexin-Thelle drainant sur le territoire un public important et diversifié, il a été proposé de l'associer à l'organisation de cet accueil.

Le « MuMo x Centre Pompidou », la communauté de communes et le Centre social rural du Vexin-Thelle s'associent donc pour l'organisation de l'étape du « MuMo x Centre Pompidou » à Chaumont-en-Vexin du 10 au 12 juillet 2024 sur une durée de 3 jours d'ouverture au public à travers une convention de partenariat définissant leurs modalités de collaboration.

Le Président invite le conseil communautaire à AUTORISER le président à signer la convention de partenariat avec les Amis du MuMo afin de mettre en œuvre les mesures nécessaires à leur accueil.

1136  




## Délibération n°20240618\_16

### Objet : Convention de partenariat avec Les Amis du MuMo et le Centre social rural

Dans le cadre de sa compétence « Actions d'animation et de sensibilisation auprès de la population du territoire ... », et conformément à la commission « Tourisme – Culture »,

La communauté de communes du Vexin-Thelle a été contactée par le « MuMo x Centre Pompidou » pour accueillir le MuMo (Musée Mobile), premier musée itinérant et gratuit d'art contemporain, du mercredi 10 juillet 2024 au Vendredi 12 juillet 2024, afin de proposer une expérience de l'art contemporain aux publics des périscolaires, des maisons de retraite, des maisons d'enfants à caractère social, ... et aux habitants en général. Le Centre social rural drainant sur le territoire un public important et diversifié, il a été proposé de l'associer à l'organisation de cet accueil.

Le « MuMo x Centre Pompidou », la communauté de communes et le Centre social rural s'associent donc pour l'organisation de l'étape du « MuMo x Centre Pompidou » à Chaumont-en-Vexin du 10 au 12 juillet 2024 sur une durée de 3 jours d'ouverture au public à travers une convention de partenariat définissant leurs modalités de collaboration.

Le Président explique que le MuMo permettra d'accueillir 11 groupes de 30 personnes pour des visites-ateliers menées par des médiatrices culturelles du MuMo, et une session de visite ouverte au tout public en soirée.

Le Président précise que la Communauté de communes contribue au financement de la venue du MuMo et à la prise en charge de logement et d'une partie des repas des médiatrices à hauteur de 1013,2 €, ainsi que la prise en charge de la coordination générale de l'accueil, de l'accueil logistique et technique de l'équipe. Le Centre social rural prendra en charge les déjeuners de l'équipe du MuMo ainsi que des missions de nettoyage liées à l'accueil du MuMO.

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

- AUTORISE le président à signer la convention de partenariat avec les Amis du MuMo
- AUTORISE le président à mettre en œuvre les mesures nécessaires à son accueil
- DIT que les dépenses sont inscrites au budget



## 8. DOSSIERS DIVERS

### • *Avis de la CCVT sur le projet SRADDET*

Mme MARTIN explique que la CCVT a envoyé au Président de Région son avis sur le projet du SRADDET concernant le PCAET, le PMS, déchets, et surtout le ZAN où il a été souligné notre volonté de sortir de l'enveloppe territoriale le projet d'extension de l'ISDND.

M. GERNEZ procède à la lecture du courrier adressé au Président de la Région Hauts de France.



Chaumont en Vexin, le 15/05/2024

À l'attention de :

Xavier BERTRAND  
Région Hauts de France  
Consultation SRADDET  
151 avenue du président Hoover  
59 555 LILLE CEDEX

*Nos Réf. : JP/IM/BG\_AVIS SRADDET  
CRD n°12/24*

*Affaire suivie par : Julien PRÉVISANI, Sandra BARALLE, Camille RIVERAIN DECOUTURE*

**Objet : avis des personnes publiques associées dans le cadre de la révision du SRADDET**

Monsieur le Président,

Je viens vers vous afin de vous faire part de l'avis de la CCVT sur le projet de SRADDET en cours de révision en ma qualité de personne publique associée.

**Retour d'avis sur le volet « gestion économe de l'espace » :**

Bien que les évolutions réglementaires auxquelles vous devez vous conformer, entraînant l'obligation de mise en compatibilité de notre document d'urbanisme puis des PLU des communes de notre territoire, ne soient pas de votre fait, je tenais à vous rappeler les éléments suivants qui font « grincer des dents » les élus de notre territoire.

Le gouvernement a rendu caducs les Plans d'Occupation des Sols exécutoires le 27 mars 2017. Ainsi de nombreuses communes se sont lancées dans l'élaboration de PLU ; certains sont en cours de finalisation, d'autres exécutoires depuis 2020/2021. Vous n'êtes pas sans savoir que l'élaboration de tels documents nécessitent patience, pédagogie, compromis et des financements non négligeables.

Or, les changements répétitifs « des règles du jeu » « agacent » nos élus, qui, après avoir engagé des dépenses publiques et mené 2 à 3 ans d'études, doivent remettre en cause leur politique locale d'aménagement.

Comme évoqué dans le courrier cosigné avec la CC des Sablons et la CC ThelleOise, le positionnement géographique de notre EPCI l'expose à une forte pression de l'Île de France, pression prise en compte dans les différents PLU exécutoires de nos communes dont les objectifs de développement se traduisent par une consommation foncière potentielle de l'ordre de 150 ha. Il est à noter que les surfaces d'Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ENAF) encadrés par notre SCOT depuis 2015 ont augmenté de 113 ha par rapport aux documents d'urbanisme antérieurs.



La CCVT est tout à fait consciente des enjeux liés aux politiques d'aménagement à mener, mais reste toutefois réservée sur son application en milieu rural protégé comme le sien.

En effet, les contraintes liées à l'assainissement individuel (27 communes non assainies sur 37) et au patrimoine (40 monuments inscrits ou classés et 25 communes couvertes par le site inscrit du Vexin Français sur 37) ne sont pas en faveur de la densification, alors que les prévisions de l'INSEE mettent en exergue un besoin en logements croissant jusqu'en 2050.

De plus, en milieu rural, l'usage de la voiture reste indispensable. Bien que la CCVT mette tout en œuvre pour engager des actions favorisant la mobilité durable dans le cadre de son plan de mobilité simplifié, la raréfaction du foncier ne permettra pas de rapprocher les employés de leur lieu de travail ; ce qui contribuera à augmenter les déplacements et les émissions de gaz à effets de serre.

Concernant le SRADDET modifié, le taux de réduction de consommation d'ENAF à 2031 est de 64,63% pour notre territoire, ce qui représente en application de la loi une surface urbanisable de 47 ha à horizon 2031.

Depuis 2021 de nombreux projets ont déjà vu le jour sur notre territoire et d'autres sont dans les cartons. De plus, un projet nous inquiète particulièrement ; il s'agit de l'extension de l'ISDND basé sur la commune de Lierville, dont la majeure partie des déchets enfouis sur ce site provient de l'Ile de France. En effet, ce projet de 28,5 ha représenterait à lui seul 61% de notre enveloppe. Notre collectivité a obtenu une réponse du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur ce sujet suite à une question ouverte en assemblée. Celui-ci précise : « ... les installations de stockage de déchets non dangereux ne sont pas incluses dans ces catégories de projets d'envergure nationale ou européenne, ni d'intérêt général majeur. Elles peuvent donc être considérées comme des projets d'envergure régionale, permettant ainsi de mutualiser leur consommation à l'échelle régionale plutôt que de la comptabiliser localement ».

**De ce fait la CCVT demande que ce projet soit pris en compte comme un projet d'envergure régionale et que celui-ci soit décompté de l'enveloppe régionale.**

Concernant le développement économique, nous notons la volonté de conserver une enveloppe régionale mobilisable sous conditions. Il nous semble néanmoins que les projets éligibles à celle-ci soient trop restrictifs. Il nous paraîtrait opportun de préciser de manière plus large l'éligibilité de projets de développement économique contribuant à un aménagement équilibré du territoire. Il serait également utile de penser aux entreprises existantes ayant des besoins d'extension.

Enfin, la représentation des structures porteuses de SCOT au sein de la commission de gouvernance en charge de l'attribution de cette enveloppe nous paraît trop faible.

**Ainsi, et compte tenu de ce qui précède, la CCVT émet un avis défavorable au projet de modification du SRADDET compte tenu :**

- des difficultés de mise en œuvre du ZAN en milieu rural qui aura pour conséquence une augmentation du prix du foncier, déjà élevé compte tenu de la pression de l'Ile de France sur notre territoire ;
- de la non prise en compte de l'ISDND au niveau régional. Une prise en compte locale ne permettrait plus à notre territoire de se développer ;



- de critères trop restrictifs d'éligibilités des projets de développement économiques mutualisables ;
- d'une commission régionale de gouvernance non représentative des acteurs du territoire en charge de l'aménagement au niveau infra.

### Retour d'avis sur le volet « Climat - Énergie » :

Dans le tableau ci-dessous, vous trouverez les objectifs en termes de :

- Consommation d'énergie
- Emissions de Gaz à Effet de Serre (GES)
- Production d'énergies renouvelables (% de la consommation totale)

En première ligne figure la stratégie de notre Plan Climat Air Énergie Territorial approuvée au Conseil Communautaire du 12 décembre 2023, en 2ème ligne les objectifs actuels du SRADDET et en 3ème ligne les objectifs modifiés du SRADDET en cours de révision.

	Consommation énergie		Emissions GES brutes		Production EnR	
	2031	2050	2031	2050	2031	2050
PCAET CCVT  2023  (base 2012)	-19%	-39%	-21%	-44%	36%  +136%  (base 2010)	73%  *F3 =  (+323%)  (base 2010)
SRADDET  2020  (base 2012)	- 30%	-50%	-34%  Objectif final  -40%	-55%  Objectif final  -75%  (vers F4)	28%	*F4
SRADDET  2024  (base 2012)	-20%	-39%	-57%  **Objectif émissions nettes- 64%	-83%  Objectif émissions nettes - 92%	31%  F2  (base 2018)	F4

\*F3 : multiplier par 3 ; F4 : multiplier par 4

\*\*Émissions nettes = avec capture et stockage carbone (industries) et puits de carbone

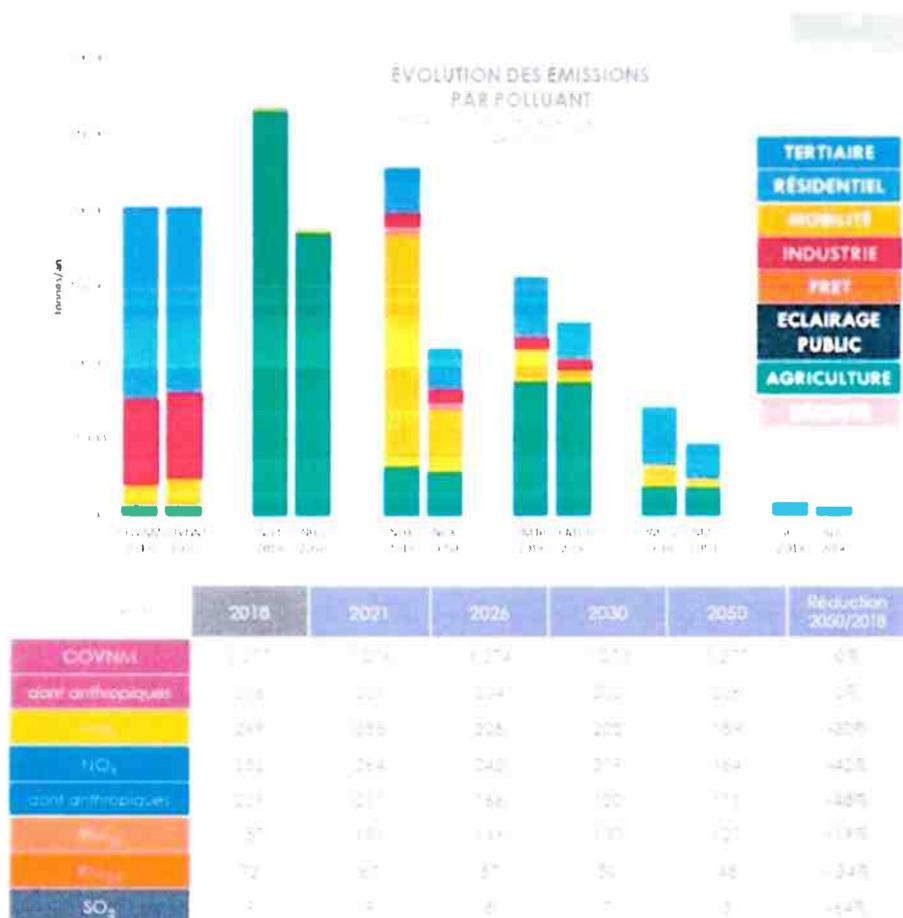


Nous observons que les objectifs de consommation d'énergies ont été revus à la baisse, de sorte que les objectifs stratégiques de notre projet de PCAET coïncideront.

En revanche, les objectifs de baisse des émissions de GES, d'augmentation de la part d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale, et donc d'augmentation de la production d'EnR, ont été revus à la hausse afin de répondre à la stratégie nationale bas carbone. Les objectifs de notre PCAET, qui doivent être compatibles avec ceux du SRADDET, seront donc bien en-deçà. Si notre PCAET se veut ambitieux, nous avons surtout souhaité qu'il reste réaliste et adapté au potentiel de production d'EnR de notre territoire. À contrario, ce que vous proposez dans ce cadre nous semble aujourd'hui irréalisable.

Retour d'avis sur le volet « Air » :

### Objectifs de réduction des émissions de polluants du PCAET



Il est difficile de comparer les stratégies des deux documents car le périmètre et le profil des territoires (CCVT agricole, HDF plus industriel) sont différents et les temporalités des objectifs de réduction en pourcentage ne sont pas les mêmes.

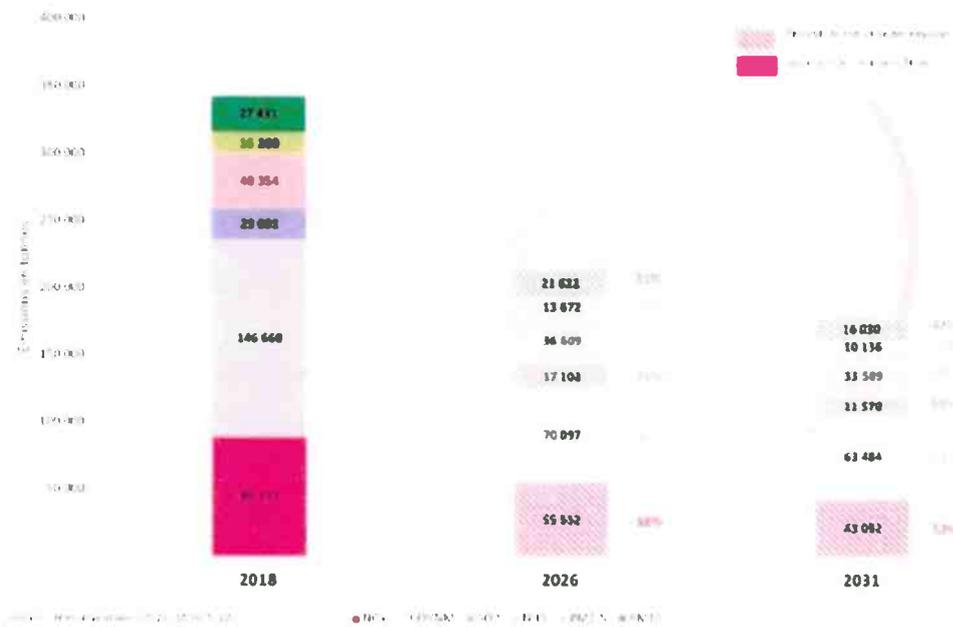
*Handwritten signature and initials.*

## Objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques du SRADET

Tableau des objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport à 2018

Emissions en tonnes	2018	2026	Baisse (%) / à 2018	2031	Baisse (%) / à 2018
NOx	55 552	43 052	-22%	43 052	-22%
COVNM	70 097	63 484	-10%	63 484	-10%
SO2	17 103	11 570	-32%	11 570	-32%
NH3	20 002	16 030	-20%	16 030	-20%
PM2.5	13 672	10 136	-26%	10 136	-26%
PM10	21 622	16 030	-26%	16 030	-26%

Objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport à 2018



Les objectifs du SRADET répondent aux objectifs nationaux du Plan de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA).

*Handwritten signature and number 39*



Retour d'avis sur le volet « Déchets » :

La Communauté de Communes du Vexin-Thelle s'est dotée d'un PLDPMA élaboré en novembre 2017.

En s'appuyant sur l'expertise de ce rapport et des enjeux environnementaux, il apparaît que cet outil est une bonne base de travail pour les collectivités qui ont travaillé à l'élaboration de ce dernier et qui utilise ce document pour baisser la quantité de DMA produits chaque année.

La réduction de 15 % des DMA produits en 2030 par rapport à 2010 passe effectivement par différents leviers, dont le développement de la tarification incitative, et le réemploi. Toutefois, la mise en place de cette redevance est complexe et certains territoires ne sont pas encore prêts pour utiliser ce mode de fiscalité.

La généralisation à la source du tri des biodéchets au 1<sup>er</sup> janvier 2024 à des fins de diminuer le gaspillage alimentaire de près de 50 % est conforme à la LTECV. Toutefois, cette mise en place est très peu accompagnée par les pouvoirs publics, notamment en termes financiers. Le développement du tri à la source sera donc porté par la CCVT sous forme d'un captage in situ, via des composteurs ou lombricomposteurs.

Les objectifs portés par le SRADET notamment sur les objectifs de réduction des DAE, la captation des biodéchets, la mise en place de la nouvelle REP pour les déchets du BTP et les DDS semblent tout à fait cohérents par rapport aux ambitions de diminution des DMA de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes meilleures salutations.

Bertrand GERNEZ  
Président



- **Logements rue Brachedal à Chaumont-en-Vexin : création d'une commission d'attribution**

Le Président explique que la Communauté de Communes du Vexin-Thelle est propriétaire des logements situés au 14, 16, 18, et 20 rue Brachedal à Chaumont-en-Vexin.

La SA HLM qui était mandatée pour en assurer la gestion a souhaité y mettre un terme en 2022. C'est donc la CCVT qui a repris la gestion de ses propres logements rue Brachedal.

Il est donc proposé de créer une commission d'attribution des logements (C.A.L.) et de désigner en son sein, 6 représentants de la Communauté de Communes du Vexin Thelle, pour y siéger.

Cette dernière se réunira début septembre puisqu'un logement se libère.

⊕ ⊕ ⊕

**DELIBERATION 20240618\_17**

**Objet : Composition de la Commission d'Attribution des Logements sis rue Brachedal à Chaumont-en-Vexin**

Dans le cadre de sa compétence « Politique du logement et du cadre de vie »,  
Considérant que la Communauté de Communes du Vexin-Thelle est propriétaire de logements à Chaumont-en-Vexin et plus particulièrement des logements suivants situés au :

- 14, rue Brachedal
- 16, rue Brachedal
- 18, rue Brachedal
- 20, rue Brachedal

Le Président propose de créer une commission d'attribution des logements pour siéger à ladite commission en cas de logement(s) vacant(s).

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

- APPROUVE la création d'une commission d'attribution des logements.
- DESIGNER en son sein les représentants de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle suivants :
 

• Monsieur S. MARIE	• Madame L. CATRY
• Madame A-F. CUYPERS	• Monsieur G. MEDICI
• Monsieur B. GERNEZ	• Monsieur C. BARREAU
- PRECISE que le Président de la CCVT arrêtera la liste nominative des membres de la Commission
- AUTORISE le Président à signer tout document relatif à cette Commission
- CHARGE le Président de réunir cette Commission à chaque fois qu'il est nécessaire.

⊕ ⊕ ⊕

- **SE60 : Adhésion de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais et de Communauté d'Agglomération du Beauvaisis au SE60**

Le Président rappelle que les statuts du SE60 permettent l'adhésion des ECPI afin qu'elles puissent bénéficier de l'expertise du SE60 et des compétences optionnelles, en matière de travaux sur l'éclairage public de leurs zones d'activités et de maîtrise de l'énergie sur leur patrimoine.

Ainsi, la Communauté de Communes du Pays Noyonnais a sollicité son adhésion afin de transférer au syndicat les compétences de :

- ✓ Maîtrise de la demande en Energie et énergies renouvelables (hors travaux)
- ✓ Travaux d'investissements sur les installations d'éclairage public des zones d'activités économiques communautaires (hors maintenance).

 B9

La communauté d'agglomération du Beauvaisis a sollicité son adhésion afin de transférer au syndicat les compétences :

- ✓ Maîtrise de la demande en Energie et énergies renouvelables (hors travaux)

Le transfert de ces compétences optionnelles concerne uniquement le patrimoine des communautés de communes et est sans impact sur les compétences optionnelles transférées par les communes au SE60.

De même, l'adhésion de la communauté de communes ne change rien à notre situation quant aux compétences obligatoires que le syndicat exerce pour notre compte.

En termes de représentation au sein du comité, la communauté de communes ne se substitue pas à ses communes membres. Il est prévu, en cas d'adhésion d'une communauté de communes, qu'elle ne soit représentée que par un seul délégué.

En application du CGCT, cette demande d'adhésion doit faire l'objet d'un avis favorable du comité syndical (le SE60 a délibéré le 28/02/2024 pour accepter ces adhésions), puis obtenir l'accord de la majorité qualifiée de l'ensemble des membres du syndicat.

Mme CATRY espère que le SE60 va renforcer son effectif au vu du nombre d'EPCI adhérents.

⊕ ⊕ ⊕

<b>DELIBERATION N° 20240618_18</b>
------------------------------------

**Objet : SYNDICAT D'ENERGIE DE L'OISE (SE60) – Adhésion de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais et de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis au Syndicat d'Energie de l'Oise**

Monsieur le Président expose que :

- la Communauté de Communes du Pays Noyonnais, par délibération en date du 16 mars 2023, a sollicité son adhésion afin de transférer au syndicat les compétences optionnelles « Maîtrise de la Demande en Energie et Energies Renouvelables (hors travaux) » et « Travaux d'Investissements sur les installations d'éclairage public des zones d'activités économiques communautaires (hors maintenance) ».
- la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, par délibération en date du 14 décembre 2023, a sollicité son adhésion afin de transférer au syndicat la compétence optionnelle « Maîtrise de la Demande en Energie et Energies Renouvelables (hors travaux) »

Lors de son assemblée du 28 février 2024, le Comité Syndical du SE60 a approuvé l'adhésion de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais et de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis.

Conformément aux dispositions visées à l'article L 5211-18 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Président du SE60 a notifié la décision du Syndicat à l'ensemble de ses adhérents pour délibérer sur cette adhésion.

Après cet exposé et après en avoir délibéré, le conseil communautaire, à l'unanimité,

**APPROUVE** l'adhésion de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais et de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis au SE60.

⊕ ⊕ ⊕

• **Intégration au groupement de commandes SE60\_ Achat de gaz et services associés**

Mme MARTIN rappelle l'intérêt pour la CCVT d'adhérer au groupement de commandes du SE60 pour l'achat d'énergies afin de bénéficier de tarifs attractifs.



**DELIBERATION 20240618\_19**

**Objet : Adhésion au groupement de commandes pour l'achat d'énergies coordonné par le SE60 – achat d'électricité et services associés et de gaz naturel et services associés.**

Monsieur le Président rappelle que l'ouverture des marchés de l'énergie permet aux collectivités de mettre en concurrence leurs fournisseurs de gaz naturel et d'électricité pour alimenter leur patrimoine (bâtiments, éclairage public...).

Avec la suppression progressive des tarifs réglementés de vente (TRV) depuis 2015, c'est désormais une obligation pour les collectivités :

- pour tous les sites gaz
- pour tous les sites électricité > 36 kVA (C4 Jaune et C3-C2 Vert),
- depuis le 1er janvier 2020 pour les nouveaux sites gaz ≤ 30 MWh/an,
- depuis le 1er janvier 2020 pour les nouveaux sites électricité ≤ 36 kVA pour les collectivités ayant 10 salariés ou plus (ETP), ou un bilan annuel > 2 M€.

Conformément à ses statuts, le Syndicat d'Energie de l'Oise (SE60) est habilité à être un coordonnateur de groupements de commandes.

En ce sens, et pour répondre aux obligations, le SE60 a constitué un groupement de commandes d'achats d'électricité et de gaz. Dans l'optique de poursuivre l'optimisation de la commande publique, le Comité Syndical, réuni le 28 février 2024, a confirmé la constitution d'un groupement d'achat d'énergies et validé la convention constitutive correspondante (en annexe 4).

Ce groupement de commandes permet à ses membres non seulement d'effectuer plus efficacement les opérations de mise en concurrence et d'obtenir des meilleurs prix, mais également d'assurer une maîtrise de leur consommation d'énergie. Le coordonnateur est chargé de conclure les marchés passés sur le fondement de l'accord-cadre, chaque membre du groupement, pour ce qui le concerne, s'assurant de sa bonne exécution.

En outre, le coordonnateur est chargé de conclure les avenants aux accords-cadres et marchés passés dans le cadre du groupement.

Une fois le marché attribué, chaque adhérent au groupement achète directement son électricité en fonction de ses besoins auprès des fournisseurs retenus, sur la base des prix négociés, durant toute la durée des marchés.

Afin de bénéficier des marchés résultant de cette procédure mutualisée pour les besoins de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle, il est proposé d'adhérer au groupement de commandes du SE60 pour le gaz et de renouveler l'adhésion pour l'électricité.

Vu le Code de la commande publique et notamment ses article L 2113-6 et L 2123-7,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code de l'Energie et notamment ses articles L. 331-1, L.441-1 et L.441.5,

Vu la convention constitutive du groupement de commandes pour l'achat d'énergies et des services associés coordonné par le Syndicat d'Energie de l'Oise,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, APRES EN AVOIR DELIBERE, A L'UNANIMITE,

- **AUTORISE** le renouvellement de l'adhésion au groupement d'achat d'électricité et de services associés et l'adhésion au groupement d'achat concernant l'acheminement et la fourniture en gaz naturel et services associés au coordonné par le SE60 (début de fourniture 01/01/2026).
- **ACCEPTE** les termes de la convention constitutive du groupement de commande annexé à la présente délibération.
- **AUTORISE** le président à signer la convention constitutive du groupement.
- **AUTORISE** le président à donner mandat au SE60 pour obtenir auprès du fournisseur historique du membre et du gestionnaire de réseau l'ensemble des caractéristiques des points de livraison nécessaires à l'élaboration du Dossier de Consultation des Entreprises.
- **AUTORISE** le président du SE60 à signer les marchés et/ou accords-cadres et marchés subséquents issus du groupement et ce sans distinction de procédures ou de montants lorsque les dépenses seront inscrites au budget.
- **AUTORISE** le président à prendre toutes mesures d'exécution de la présente délibération.

⊕ ⊕ ⊕

### ● **Renouvellement du Marché « Entretien des Espaces Verts »**

Monsieur GERNEZ propose de renouveler le marché « d'Entretien des Espaces Verts », divisé en 2 lots géographiques équilibrés sur l'ensemble du territoire de la communauté de communes du Vexin-Thelle.

Cette liste peut à tout moment du marché évoluer en plus ou en moins en cours d'exécution (nouvelle acquisition, vente de terrains par la CCVT...), chacune de ces évolutions fera l'objet d'un avenant.

Le Président propose de lancer le marché suscité et à signer tous les documents, à intervenir conformément aux propositions de la Commission d'appels d'offres à notifier, passer et exécuter le marché aux entreprises qui seront retenues à l'issue de la Commission d'Appels d'Offres.

⊕ ⊕ ⊕

## DELIBERATION N°20240618\_20

### **Objet : Renouvellement du marché « Entretien des Espaces Verts »**

Dans le but de maintenir les pelouses et gazons à ras et les abords propres, sur l'ensemble du territoire de la communauté de communes du Vexin-thelle.

Le Président précise qu'il convient de renouveler le marché d'Entretien des Espaces Verts, divisé en 2 lots géographiques à savoir :

#### **Lot n°1 – Secteur 1**

- ✓ Site Maison de l'emploi (MEF) (*comprenant le local associatif*)
- ✓ Site Gymnase Guy de Maupassant
- ✓ Parcours de santé et allée piétonne de la Plaine des sports du Vexin-Thelle
- ✓ Les abords de la plaine des sports (aire de jeux/pique-nique, skate parc, city stade...)
- ✓ Centre social rural du Vexin-Thelle

- ✓ Zone économique et commerciale de Chaumont en Vexin
- ✓ Site Espace Vexin-Thelle (*comprenant Siège CCVT+ abords MPE*)

### **Lot n°2 – Secteur 2**

- ✓ Terrain Annexe (Entrainement)
- ✓ Terrain d'honneur
- ✓ Terrain Synthétique
- ✓ Tir à l'arc
- ✓ Zone de la Neuville à FLEURY
- ✓ Site Bâtiment Industriel Locatif (BIL)
- ✓ Site Gymnase Saint Exupéry
- ✓ Les espaces verts devant les logements situés rue Brachedal à Chaumont en Vexin
- ✓ Talus enherbé situé près de la gare – Rue Brachedal (Chaumont en Vexin)

Le président précise que ce marché sera lancé sous forme d'un appel d'offres ouverts, et que l'exécution prendra effet au **1<sup>er</sup> janvier 2025**.

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

**AUTORISE** le Président à lancer le marché suscité et à signer tous les documents, à intervenir conformément aux propositions de la Commission d'appels d'offres à notifier, passer et exécuter le marché aux entreprises qui seront retenues à l'issue de la Commission d'Appels d'Offres.

**DIT** que les dépenses seront inscrites au budget 2025 et aux suivants.

⊕ ⊕ ⊕

- ***Demande de Subvention auprès du Département pour le « Vexin-Thelle en fête »***

⊕ ⊕ ⊕

<b>DELIBERATION N°D20240618_21</b>
------------------------------------

**Objet : Demande de subvention auprès du Département pour l'organisation du « Vexin Thelle en Fête » sur La Plaine des Sports à Chaumont en Vexin.**

La Communauté de Communes du Vexin Thelle en lien avec plusieurs services, Sports, Culture, Mobilité, Développement économique et les associations locales du territoire, organise le 14 septembre prochain, Le Vexin Thelle en Fête.

Le président rappelle que ce projet a vocation de participer au dynamisme du territoire, en rassemblant un maximum d'acteurs locaux en un lieu et en un jour.

Le montant de la manifestation s'élève à 50 000,00 TTC

Le président propose, afin de mener à bien ce projet, de solliciter les subventions auprès du département dans le cadre de l'animation locale.

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

**APPROUVE** le montant du projet.

**AUTORISE** le président à :

- effectuer les dossiers de demandes de subventions auprès du Département de l'Oise dans le cadre des aides à l'animation locale pour l'organisation du « Vexin Thelle en Fête » sur la plaine des Sports à Chaumont en Vexin.
- signer tout acte utile à cet effet et tout document y afférent



## 9. QUESTIONS DIVERSES

### Rapport triennal de l'artificialisation

#### a) Définition :

Le rapport relatif à l'artificialisation des sols est un état des lieux succinct de la situation constatée et de l'évolution de la consommation foncière à l'échelle du territoire (communal ou intercommunal).

#### b) Cadre juridique

##### Qui doit rédiger ce rapport ?

L'article L 2231 du CGCT précise : « *Le maire d'une commune ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale doté d'un plan local d'urbanisme, d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale présente au conseil municipal ou à l'assemblée délibérante, au moins une fois tous les trois ans, un rapport relatif à l'artificialisation des sols sur son territoire au cours des années civiles précédentes.* »

##### Que doit contenir ce rapport ?

Selon l'article R 2231-1 :

Le rapport relatif à l'artificialisation des sols prévu à l'article L. 2231-1 présente, pour les années civiles sur lesquelles il porte et au moins tous les trois ans, les indicateurs et données suivants :

- 1° La consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, exprimée en nombre d'hectares, le cas échéant en la différenciant entre ces types d'espaces, et en pourcentage au regard de la superficie du territoire couvert. Sur le même territoire, le rapport peut préciser également la transformation effective d'espaces urbanisés ou construits en espaces naturels, agricoles et forestiers du fait d'une renaturation ;
- 2° Le solde entre les surfaces artificialisées et les surfaces désartificialisées, telles que définies dans la nomenclature annexée à l'article R. 101-1 du code de l'urbanisme ;
- 3° Les surfaces dont les sols ont été rendus imperméables, au sens des 1° et 2° de la nomenclature annexée à l'article R. 101-1 du code de l'urbanisme ;
- 4° L'évaluation du respect des objectifs de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de lutte contre l'artificialisation des sols fixés dans les documents de planification et d'urbanisme. Les documents de planification sont ceux énumérés au III de l'article R. 101-1 du code de l'urbanisme.

#### Le cas de la CCVT :

Le rapport triennal de l'artificialisation **est à rédiger par les communes au plus tard pour août 2024** (la CCVT n'étant pas compétente en matière de PLU). **A ce jour** et en l'état actuel des documents de planifications supérieurs (SRADEET en cours de modification, dispositions de la loi ZAN), **les élus ne pourront répondre qu'au point n°1 du R2231-1 du CGCT** dans le cadre de la rédaction de ce rapport.

M. LAROCHE demande à partir de quand les communes doivent-elles prendre en compte l'évaluation des consommations d'espaces naturels.

M. GERNEZ invite les élus à consulter l'article R 2231-1 du CGCT et de voir avec M. PREVISANI pour davantage de précisions.

Mme MARTIN ajoute que la CCVT adressera un courrier aux maires afin de préciser, entre autres, les informations en matière de délais.

Pour répondre à Mme CATRY, il s'agit d'une véritable analyse de PLU afin de savoir ce que chaque commune a consommé.

---

### **Contrat culture ruralité**

M. TAILLEBREST informe que, dans le cadre de l'appel à candidatures de la CCVT en vue d'une résidence-mission à des fins d'éducation artistique et culturelle, 3 candidats ont été retenus parmi 9. La compagnie « les Vagabondes » - artistes clowns, pluridisciplinaires et arts de la rue- a été choisie. Elle commencera sa mission au dernier trimestre 2024 et poursuivra au cours de la saison 2025. Ce choix doit permettre de bousculer les choses, il surprendra et créera la surprise chez tous les publics. La compagnie interviendra au sein des écoles, des Ehpad, dans la rue et pourquoi pas au sein d'un conseil communautaire !

M. TAILLEBREST interpelle les maires concernant les 2 appels à projets culturels ainsi que l'aide à la diffusion Al Dente lancés par la CCVT avec comme date limite le 22/06 :

- Aide à la programmation culturelle des communes
- Aide à l'action culturelle des bibliothèques
- Aide à la diffusion des spectacles de la Cie Al Dente

Il regrette le très faible retour à ce jour de la part des communes.

Il est dommage que les communes ne profitent pas des aides financières et administratives qui leur sont octroyées dans ce cadre.

Mme MARTIN ajoute que si les subventions ne sont pas utilisées cette année, elles ne seront probablement pas reconduites à l'avenir, par mesure d'économies à réaliser.

---

M. MICHALCZYK aborde le volet « travaux de voirie » d'un montant de 45000 €, sujet évoqué lors de la réunion de suivi de DSP « Eau potable » avec Véolia.

Mme MARTIN pense qu'il est utile dans un premier temps de vérifier la nécessité de cette action puis d'attendre le devis de Véolia. ; un autre devis sera sollicité si besoin.

M. LAROCHE souligne la qualité de la réunion d'informations en matière de droit du sol à destination des secrétaires de mairie, qui s'est déroulée ce matin.



## 10. DECISIONS ET TRAVAUX DU BUREAU DEPUIS LE DERNIER CONSEIL

### Décisions :

DC20242504_01	Passation d'un avenant n°2 _ <i>Marché public n°2022MPCCVT02, relatif aux « travaux d'aménagement de deux parkings », avec la société AXE TP.</i>
DC20242504_02	Passation d'un avenant n°1 _ <i>Lot n° 3 : Assurance des véhicules à moteur et des risques annexes avec la société GROUPAMA</i>
DC20242504_03	Passation d'un avenant n°1 _ <i>Lot n°1 Assurance des dommages aux biens et des risques annexes avec la société SMACL</i>
DC20240527_01	Rénovation des joints de fractionnement et de dilatation des bassins sportifs et ludiques, de la pataugeoire, du toboggan, des zones de douche et des plages de la piscine du centre aquatique AQUAVEXIN »

### Délibérations du Bureau :

D20240611_01	Modulation d'agrément PMI pour le multi-accueil « Les frimousses du Vexin »
D20240611_02	Modification de l'arrêté portant sur la nomination de la mandataire suppléante pour la régie de recettes inhérente à la perception de la taxe de séjour « régie Taxe de séjour »
D20240611_03	Implantation de M. FARINACCIO, sur la zone économique et commerciale nommée « Les Châtaigniers » à Chaumont-en-Vexin.
D20240611_04	Demande de subvention auprès du Département pour l'organisation de la 14ième édition de la Semaine Tous Sains de Corps et d'Esprit à Chaumont en Vexin
D20240611_05	Signature d'une convention de servitude au profit de la société ENEDIS dans le cadre du raccordement électrique entre la plaine des sports et le bâtiment du Centre social rural/maison des solidarités.

Le Président remercie les membres de l'Assemblée Communautaire.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 19h45.



Signature du Secrétaire de séance

Madame Annie DEGENNE



Signature du Président

Monsieur Bertrand GERNEZ



## ANNEXES

Annexe 1 : Synthèse du diagnostic Mobilité du territoire

Annexe n°2 : Synthèse de la Stratégie du PCAET de la CCVT

Annexe n°3 : Appel à participation au projet « AQAH »

Annexe n°4 : Convention constitutive groupement de commandes SE60  
achat d'énergies



Annexe 1  
Synthèse du diagnostic Mobilité du territoire

 BC



### NOTE DE SYNTHÈSE

#### Phase Diagnostic Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Vexin-Thelle

Octobre 2023

INGETEC



#### INTRODUCTION :

En 2020, la Communauté de Communes du Vexin Thelle est devenue Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) et a initié un Plan de Mobilité Simplifié pour répondre aux enjeux de mobilité de son territoire, comprenant 37 communes, avec des interactions significatives avec des centres attractifs tels que Beauvais, Magny-en-Vexin, Cergy-Pontoise, Gisors, Méru. Le diagnostic englobe les enjeux de mobilité sur le territoire qui désimenteront la stratégie territoriale par la suite.

**Contexte Territorial**

- Population : 100 000 habitants, 300 000 emplois
- Périmètre PMS : 10 000 habitants, 17 communes, dont 3 ont à disposition un réseau



**OBJECTIFS DE L'ETUDE**

Les objectifs de cette étude sont : l'identification des besoins, la mise en évidence des enjeux de mobilité, la définition des axes de développement de la mobilité, la mise en évidence des enjeux de mobilité, la mise en évidence des enjeux de mobilité.

#### ATELIERS DE TRAVAIL ET CONCERTATIONS :

Des ateliers de travail, enquêtes en ligne, réunions publiques, et séminaires ont été planifiés pour engager les parties prenantes telles que les collectivités locales, élus, associations d'usagers, employeurs, représentants scolaires, et transporteurs.



**ENJEUX DEMOGRAPHIQUES ET SOCIO ECONOMIQUES :**

Le territoire étudié présente une attractivité notable en raison de sa localisation stratégique à la frontière de l'Île-de-France et de la Normandie, ainsi que de sa proximité avec d'importants pôles d'activités. Les axes rochers majeurs tels que l'A16, la D915 et la D981, ainsi que les liaisons efficaces avec la Région Parisienne via les transports en commun, renforcent son attrait.

Cependant, le territoire dépend largement de pôles externes tels que Gisors, Beauvais, Méru et Cergy-Pontoise en ce qui concerne l'emploi, les équipements scolaires et les services quotidiens. Malgré l'existence de deux pôles internes principaux (Chaumont-en-Vexin et Trie-Château) et de deux pôles relais (Jouy-sous-Thelle et Fleury-Monneville), leur influence est limitée en raison de la proximité des grandes villes voisines.

En outre, le territoire abrite plusieurs attractions touristiques et de loisirs, notamment deux terrains de golf, le centre historique et le musée Raymond Pilon à Chaumont-en-Vexin, le château de Bourry à Bourry-en-Vexin, le Marais de Reilly, le parc d'attractions "Herouva" et le lac de Lavilletertre.

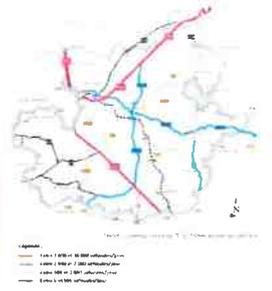
**ANALYSE DES FLUX ET PROBLEMATIQUES :**

Le trafic routier varie significativement entre les différents axes du territoire, avec des problématiques telles que le trafic important de PL à Chaumont-en-Vexin, excès de vitesse, surtout dans les centres bourgs.

Pour lutter contre ces problématiques, des projets de déviation sont en cours de réflexion notamment autour du futur lycée à Chaumont-en-Vexin et d'autres seront à identifier avec le Département de l'Oise via la Charte Poids Lourds en cours.

**Problèmes de flux :**

- Flux de poids lourds importants vers Chaumont-en-Vexin, excès de vitesse, surtout dans les centres bourgs.
- Problèmes de saturation de la route D915, surtout dans les centres bourgs.



**DEPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL :**

Selon les enquêtes de l'INSEE (2019), les données domicile-travail révèlent que 62 % des flux se dirigent vers l'extérieur du territoire, avec une concentration significative vers le Val d'Oise (33%). Les déplacements internes sont également à privilégier, soulignant une dynamique locale importante.

Les communes les plus attractives de la région incluent Gisors, Cergy, Beauvais, Chaumont-en-Vexin et Trie-Château.

**Statistiques clés :**

- 62 % des flux de déplacements domicile-travail se dirigent vers l'extérieur du territoire.
- 33 % des flux de déplacements domicile-travail se dirigent vers le Val d'Oise.



**ORIENTATIONS STRATEGIQUES ET PROJETS EN DEVELOPPEMENT :**

Le SCOT oriente la CCVT vers l'amélioration des conditions de circulation sur les axes forts, avec des projets de déviations et raccourcements à l'A16 en réflexion. Des projets en développement tels que le lycée à Chaumont-en-Vexin et le développement économique à Méru nécessitent une attention particulière.

**Projet de déviation :**

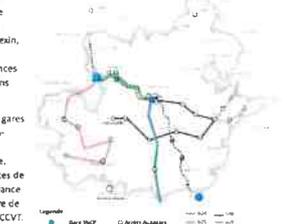
- Projet de déviation de la route D915, passant par le Marais de Reilly, pour améliorer la circulation et réduire les problèmes de saturation.



**ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE :**

Les problèmes liés à la ligne J, notamment des temps de parcours croissants vers Paris, posent des défis pour les utilisateurs. La gare la plus fréquentée, Chaumont-en-Vexin, rencontre des problèmes liés aux achats de billets, notamment pour les tarifs réduits. Les horaires, fréquences et temps de trajet ne répondent pas toujours aux besoins des usagers.

De plus, le rabattement en autocars vers les principales gares de la CC n'est pas assuré, à l'exception de Chaumont-en-Vexin desservie par une seule ligne 608. La ligne 607 (direction Beauvais) depuis Chaumont peut être saturée, accentuée par le développement urbain et les contraintes de capacité. En revanche, la ligne 5546, gérée par Île-de-France Mobilités, offre une liaison pratique avec la gare routière de Magny-en-Vexin, la gare de Chars et les habitants de la CCVT.



*Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom right of the page.*

**Diagnostic Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Vesin-Thelle**

**Covoiturage**

Aucune ligne de covoiturage n'est actuellement formalisée sur le territoire. Seule deux aires de covoiturage sont établies : à la gare SNCF de Chaumont-en-Vesin et à Jouy sous-Thelle.

- À Chaumont-en-Vesin, le parking offre 89 places, dont 8 dédiées au covoiturage, et 2 places avec bornes de recharge électriques.
- À Jouy-sous-Thelle, le parking près du stade sur la RD129 propose de 30 à 40 places.

Un projet d'aire est en cours au rond point de Branchu à Lierville, à l'intersection de la D915 et de la D153.

**Autopartage et borne de recharge**

Des services de location de flotte sont disponibles à Trie-Château et Chaumont-en-Vesin, offrant des options de mobilité. Il existe également une opportunité de renforcer davantage le maillage du territoire en proposant des services de location ponctuels dans les principaux bourgs et les principales zones d'activités.

Le territoire dispose déjà d'un réseau bien développé de bornes de recharge pour les véhicules électriques, facilitant l'utilisation de ces services. Cette espanso facilite l'accessibilité et le développement des solutions de mobilité électrique sur l'ensemble du territoire.

**Modes doux**

L'analyse de l'infrastructure dédiée aux modes doux a révélé une carence notable en termes d'infrastructures pour les vélos sur le territoire. Il est donc nécessaire de renforcer les cheminements piétons à Chaumont-en-Vesin, en mettant en place plusieurs liaisons cruciales, tant à l'échelle régionale avec la cohérence le projet SRJV en réflexion, qu'à l'échelle locale, en accordant une priorité à la liaison entre Chaumont-en-Vesin et Trie-Château.

Par ailleurs, le développement du cyclotourisme est envisagé, notamment le long des Marais entre le Parc Hérouval, Chambors, Délicourt et Reilly.

En parallèle, il est essentiel d'améliorer l'offre de stationnement, en se concentrant sur les centres bourgs, les zones autour des gares, des équipements, et des zones d'activités.

**Diagnostic Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Vesin-Thelle**

**ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

L'étude PCAET (Plan Climat-Air-Énergie-Territorial) s'aligne de manière cohérente avec les objectifs du PMS (Plan de Mobilité Soustenable), qui vise à réduire la dépendance à la voiture et aux carburants. Le rapport Climat-Air-Énergie-Territorial met en lumière que les transports génèrent 34% des émissions de gaz à effet de serre (GES), avec une hausse significative de la facture énergétique liée aux déplacements (138% entre 2017 et 2022). Cette situation souligne la forte dépendance des habitants aux produits pétroliers, renforçant ainsi la nécessité de promouvoir des alternatives à l'utilisation de la voiture en solo.

**SYNTHESE**

La Communauté de Communes Vesin Thelle (CCVT) présente un territoire aux caractéristiques uniques, mêlant zones rurales et bourgs dynamiques. Cependant, es enjeux de mobilité représentent un défi majeur pour assurer la qualité de vie de ses habitants. La synthèse ci-dessous présentera les résultats d'un diagnostic approfondi visant à élaborer le Plan de Mobilité Simplifié, en identifiant les atouts, faiblesses, opportunités, et menaces (AOFM).

**Synthèse AOFM**

Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligne ferroviaire nationale le long de la vallée de la Somme à Compiègne et Paris.</li> <li>Service d'autobus régulier reliant à CCVT aux pôles urbains proches.</li> <li>Zone de covoiturage existante et en développement.</li> <li>Niveau de bornes de recharge pour véhicules électrifiés bien développé.</li> <li>Quelques projets de réseaux cyclables à l'échelle intercommunautaire en cours.</li> <li>Mécanisme touristique à potentialiser.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le service ferroviaire national est peu pertinent pour les déplacements courts que vers Paris.</li> <li>Les habitants se déplacent en voiture, entraînant l'entretien du système.</li> <li>Une absence de culture du covoiturage chez les habitants.</li> <li>Les coûts d'investissement élevés pour les services d'autopartage peuvent décourager leur utilisation et leur développement.</li> <li>Manque d'accès et d'espaces dédiés pour les équipements intercommunautaires.</li> <li>Changement de la culture des déplacements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Difficulté de rivaliser avec d'autres services de transport à la demande.</li> <li>Adaptation de l'offre de transport existant à l'échelle des besoins de mobilité.</li> <li>Développement économique et touristique d'agglomération locale.</li> <li>Forte attractivité des pôles proches des grandes villes voisines.</li> <li>Coûts d'investissement importants pour les aménagements cyclables.</li> <li>Aménagement cyclables sur les axes départementaux principaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Service de transport à la demande courtiers par les habitants.</li> <li>Concurrence internationale des mobilités subventionnées par la Région Hauts-de-France.</li> <li>Plan national de covoiturage et initiatives financières disponibles.</li> <li>Services existants dans les territoires voisins.</li> <li>Potentialité de développement du vélo au quotidien.</li> <li>Subventions nationales pour le développement des mobilités actives.</li> </ul>

*Handwritten signature and initials in blue ink.*



**ORIENTATION ET PERSPECTIVES :**

Les conclusions du diagnostic ont donné lieu à des orientations et des perspectives qui orienteront l'élaboration de plusieurs scénarios. Ces scénarios seront élaborés afin de mettre en perspective les résultats du diagnostic, tout en identifiant des leviers de changement pour les phases ultérieures.

La stratégie se décline en quatre axes pour la prochaine phase, comprenant des actions proposées :

- Axe 1 - Améliorer les transports en commun pour tous les habitants
- Axe 2 - Offrir des modes alternatifs à la voiture individuelle
- Axe 3 - Valoriser les modes actifs
- Axe 4 - Assurer une démarche de sensibilisation et de communication



*Handwritten signature and initials 'B39' in blue ink.*

Annexe n°2  
Synthèse de la Stratégie  
du PCAET de la CCVT

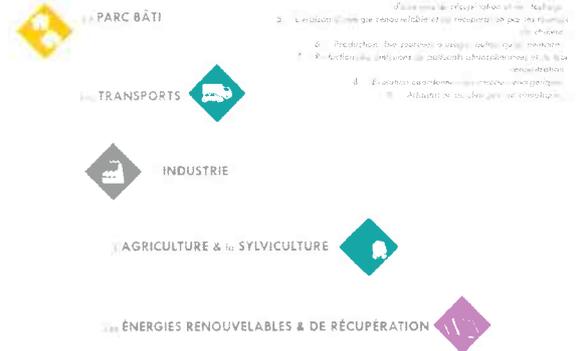
Handwritten signature and initials in blue ink, located at the bottom right of the page. The signature is a stylized, cursive mark, and the initials 'BG' are written to its right.



### UNE APPROCHE TRANSVERSALE ET... MULTISECTORIELLE

La stratégie communautaire définie par le Schéma de Communes Associées est une démarche transversale et intégrée combinant plusieurs domaines d'intervention complémentaires, issus de l'analyse des enjeux territoriaux et des besoins de l'ensemble des habitants du territoire.

Dans le cadre de cette étude, nous avons pu identifier les enjeux et les besoins des communes associées du Val d'Anille.



#### DÉCRET n°2016-849 (Article 1<sup>er</sup> – II)

« La commune doit identifier les priorités et les objectifs de la collectivité ou de l'établissement public, ainsi que les compétences de mobilité, de développement économique et culturel de son territoire et de son espace rural »

- Les objectifs stratégiques et opérationnels peuvent être ceux qui :
  1. Réduisent le nombre de jours d'arrêt de travail
  2. Réduisent le nombre de jours de travail non effectués
  3. Réduisent le nombre de jours de travail non effectués
  4. Réduisent le nombre de jours de travail non effectués
  5. Réduisent le nombre de jours de travail non effectués
  6. Réduisent le nombre de jours de travail non effectués
  7. Réduisent le nombre de jours de travail non effectués
  8. Réduisent le nombre de jours de travail non effectués

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

FOCUS TERRITOIRE • SYNTHÈSE DE LA STRATÉGIE

### RAPPEL DES GRANDS ENJEUX CLIMAT-AIR-ÉNERGIE PAR THÉMATIQUE

- RÉDUIRE** les émissions de GES liées aux besoins de mobilité
- RÉDUIRE** les émissions de GES liées aux besoins de chauffage
- DECARBONER** les énergétiques en favorisant les énergies décarbonées
- OPTIMISER ET FAIRE ÉVOLUER LES RÉSEAUX** énergétiques afin qu'ils puissent répondre aux demandes en matière de production et de consommation d'énergie (électrique, thermique, gaz, froid, chauffage, climatisation, etc.)
- DÉVELOPPER LES ÉNERGIES RENOUVELABLES** en s'appuyant sur les caractéristiques du territoire et en renforçant les capacités locales (notamment humaines)
- RÉDUIRE** les nuisances
- Assurer le CONTRÔLE L'URBANISATION** des territoires en développant le stockage carbone
- Garantir la COHÉRENCE DES ACTIONS DE LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA PROBLÉMATIQUE DE QUALITÉ DE L'AIR**
- RENFORCER ET ESSAIER LES ACTIONS** innovantes (notamment de mobilité)

FOCUS TERRITOIRE • SYNTHÈSE DE LA STRATÉGIE

### QUEL CADRE À LA CONSTRUCTION DE LA STRATÉGIE CLIMAT-AIR-ÉNERGIE DU TERRITOIRE ?

Quels sont les éléments institutionnels auxquels faire appel en tant qu'élus locaux afin de faciliter la construction de la stratégie ?

DES ENGAGEMENTS PRIS À TOUTES LES ÉCHELLES TROUVANT LEUR TRADUCTION À L'ÉCHELLE LOCALE

- L'Accord de Paris...
- Le Paquet Énergie Propre
- La Loi De Transition Énergétique Relative A La Croissance Verte (LTECV) se traduisant par la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), le Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques (PRÉPA) ...
- Le SRADDET
- GUIDENT la définition de la STRATÉGIE LOCALE climat-air-énergie !

En effet, c'est la somme des résultats des actions entreprises à l'échelle locale et des dispositifs nationaux qui permettra la lutte contre le changement climatique et l'atteinte de l'ensemble des objectifs !

	SNBC	SNBC	SRADDET
Émissions d'énergie	2019	-30 % (2019-2035)	-18 % (2019-2035)
	2025	-34 % (2019-2035)	-28 % (2019-2035)
	2050	-48 %	-41 % (2019-2050)
Gaz à effet de serre	2019	-28 % (2019-2035)	-20 % (2019-2035)
	2025	-33 % (2019-2035)	-24 % (2019-2035)
	2050	-47 %	-38 % (2019-2050)
Énergie renouvelable et efficacité énergétique	2019	23 %	Neutralité Carbonne
	2025	33 %	Neutralité Carbonne
	2050	42,9 %	32 %
			Facteur 4

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

### QUEL CADRE À LA CONSTRUCTION DE LA STRATÉGIE CLIMAT-AIR-ÉNERGIE DU TERRITOIRE ?

Quels sont les dispositifs réglementaires, normatifs, politiques, financiers, fiscaux...  
 Mécanismes de gouvernance existants ?

Définir un niveau d'ambition pour le territoire pour participer à l'atteinte des objectifs régionaux et nationaux



### QUELLE EST LA TRAJECTOIRE DE MON TERRITOIRE DANS LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ?



*Handwritten signatures and initials, including 'BC' and a large signature.*



PCAE VERMORELLE • STRATÉGIE DE LA STRAÏSSE

## LES TRANSPORTS

2050

**ENJEUX ISSUS DIAGNOSTIC**

Le territoire est affecté par l'augmentation progressive de Beauvois, Oison et Maru. Une forte dépendance à l'usage de la voiture est observée.

- 1 Encourager une application de **covoiturage**
- 2 Stimuler les actions en faveur de la **mobilité électrique** (amélioration du maillage des bornes de recharge, places de stationnement et recharges, autopartage...)
- 3 Maintenir et développer les **dessertes en transport en commun structurantes** (ligne de cars régionaux...)
- 4 Promouvoir le recours aux **modes actifs de déplacement** (infrastructures, pistes cyclables, signalétique...)
- 5 Informer et sensibiliser les **habitants et entreprises** aux enjeux de transition énergétique dans le secteur des transports

**EQUIVALENT EN NOMBRE DE REPORTS MODAUX**

du mode automobile au mode non motorisé (vélo, marche à pied...)

25% (soit 120 000 déplacements par an) par un report modal de 10% de la route vers modes actifs (vélo, marche à pied...)

**ECONOMIES SUR LA FACTURE**

22 M€ (soit 100 000 € de dépenses annuelles) par un report modal de 10% de la route vers modes actifs (vélo, marche à pied...)

36 M€ (soit 160 000 € de dépenses annuelles) par un report modal de 20% de la route vers modes actifs (vélo, marche à pied...)

PCAE VERMORELLE • STRATÉGIE DE LA STRAÏSSE

## L'AGRICULTURE & LA SYLVICULTURE

2050

**ENJEUX ISSUS DIAGNOSTIC**

- Des consommations énergétiques pour engrais (41% du bilan) mais un enjeu de résilience économique pour les agriculteurs
- Un poids important dans le bilan GES (28 du bilan) lié aux émissions énergétiques (2020 non incluses)
- Le maintien des terres agricoles

- 1 Accompagner la **diffusion de pratiques agricoles durables et vertueuses** (travaux mécaniques, engrais verts, réduction des produits phytosanitaires, agriculture agroécologique, gestion des déchets agricoles, maintien des prairies d'élevage...)
- 2 Promouvoir les démarches de **circuits-courts** des produits alimentaires et non alimentaires **auprès des consommateurs et producteurs** (marchés locaux, espaces agricoles tests...) et les sensibiliser aux nouvelles pratiques agricoles liées au changement climatique

**EQUIVALENT EN ACTIONS**

24 tonnes de produits agrochimiques (engrais, produits phytosanitaires, produits vétérinaires...)

30% (soit 100 000 € de dépenses annuelles) par un report modal de 10% de la route vers modes actifs (vélo, marche à pied...)

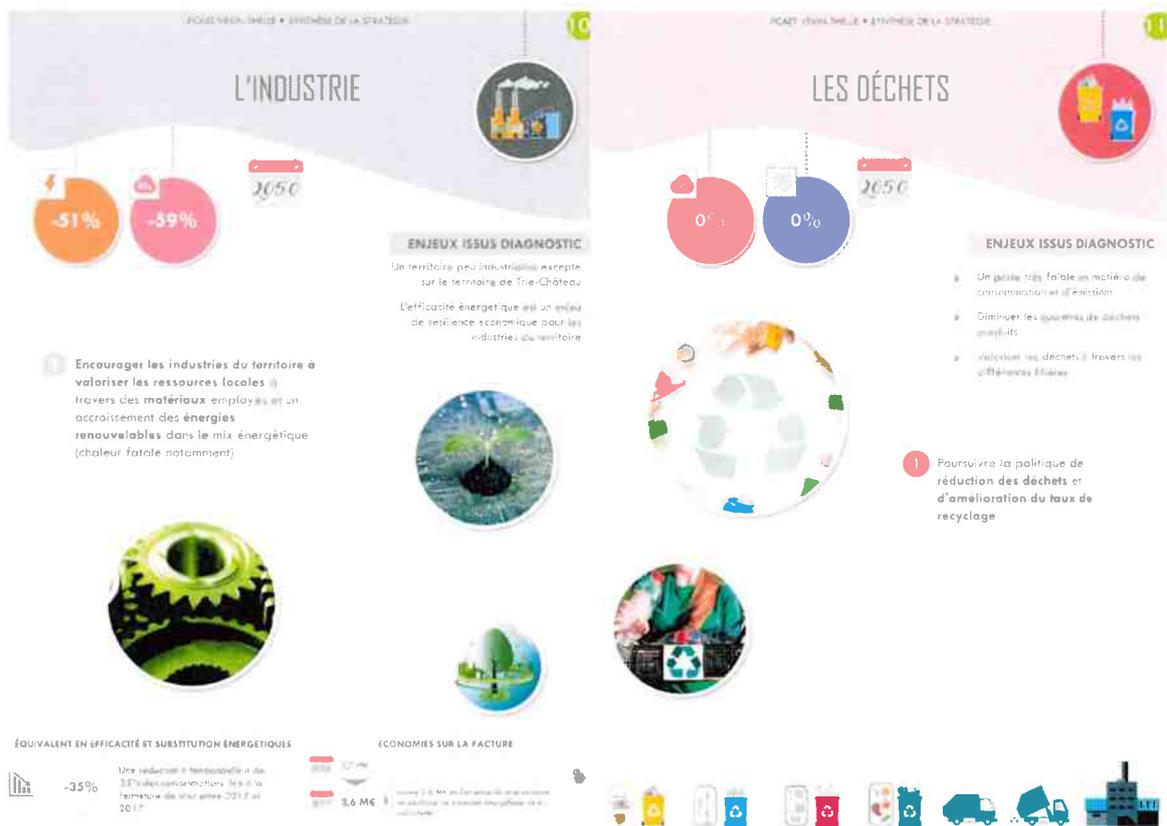
40% (soit 130 000 € de dépenses annuelles) par un report modal de 20% de la route vers modes actifs (vélo, marche à pied...)

**ECONOMIES SUR LA FACTURE**

0,5 M€ (soit 500 000 € de dépenses annuelles) par un report modal de 10% de la route vers modes actifs (vélo, marche à pied...)

2,1 M€ (soit 210 000 € de dépenses annuelles) par un report modal de 20% de la route vers modes actifs (vélo, marche à pied...)

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*



*Handwritten signatures and initials.*



# Annexe n°3



## APPEL A PARTICIPATION

auprès des EPCI

Mieux connaître pour mieux

Agir sur la

Qualité de l'

Air en

Hauts-de-France

Projet AQAH

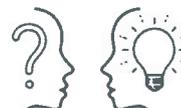


En tant qu'habitant,



- J'ai entendu parler des microplastiques et des polluants éternels dans l'eau et dans l'air, et alors ?
- Poussières, NO2, O3, particules ultrafines et pesticides, qu'est-ce que je respire au quotidien ?
- Les odeurs me gênent, j'ai l'impression de ne pas vivre dans un environnement sain.
- Je suis allergique, comment je fais avec les pollens ?

En tant qu'EPCI, comment répondre et être accompagné dans les réponses à ces questions ?



en rejoignant le projet AQAH avec Atmo Hauts-de-France, les Fédérations des Centres Sociaux Nord - Pas-de-Calais et des Pays Picards et l'Air et moi

En rejoignant le projet AQAH, je suis un EPCI engagé qui se préoccupe des attentes et de la santé de mes habitants :

- Je comprends comment évolue la qualité de l'air sur mon territoire
- J'ai toutes les clés de compréhension pour comprendre les sujets qui peuvent être "anxiogènes" pour mes habitants.
- J'implique les acteurs du territoire pour développer une communication positive et des solutions innovantes.
- Je participe à un programme ambitieux et mutualisé pour la santé des populations.
- Je participe à un projet adapté aux enjeux de mon territoire en lien avec les politiques publiques.
- Je définis un programme d'actions collectives et individuelles.

## Le projet AQAH, c'est ...

- 3 ans de collaboration du 1er septembre 2024 au 31 décembre 2027
- des partenaires impliqués (l'association l'Air et Moi, les Fédérations des Centres Sociaux et 9 EPCI adhérents), avec Atmo Hauts-de-France en chef de file
- un projet ambitieux de 3 millions d'euros cofinancé par le FEDER-FSE+ -FTJ 2021-2027
- 3 piliers de développement

accompagner et impliquer pour la mise en oeuvre de solutions innovantes en faveur de l'air et de la santé des populations



mieux connaître la trajectoire de la qualité de l'air et les polluants émergents

partager les connaissances, sensibiliser les acteurs du territoire

## Concrètement, AQAH ça se passe comment



## Quelle serait ma contribution financière dans le projet ?

< 0,3% du budget total du projet	EPCI avec adhésion à Atmo à moins de 5.000€ participation financière pour le projet de 9.000 € soit 3 000 €/An
< 1% du budget total du projet	EPCI avec adhésion à Atmo de 5.000 € à 25.000€ participation financière pour le projet de 21.000 € soit 7.000 €/An
< 1,5% du budget total du projet	EPCI avec adhésion à Atmo de 25.000 € à 50.000€ participation financière pour le projet de 39.000 € soit 13.000 €/An
< 2% du budget total du projet	EPCI avec adhésion à Atmo de 50.000€ à 100.000€ participation financière pour le projet de 60.000 € soit 20.000 €/An
< 4% du budget total du projet	EPCI avec adhésion à Atmo de plus de 100.000€ participation financière pour le projet de 120.000 € soit 40.000 €/An



**Votre contribution financière sera inférieure à 5% du coût global de ce projet ambitieux et innovant**



Je suis intéressé.e

Contactez le service de la dynamique territoriale  
avant le 31 janvier 2024  
au 03 59 22 67 03 ou [j.lemaire@atmo-hdf.fr](mailto:j.lemaire@atmo-hdf.fr)



# Annexe n°4



## CONVENTION CONSTITUTIVE

Groupement de commandes pour l'achat d'énergies et services associés

APPROUVÉE PAR DÉLIBÉRATION DU SE60 EN DATE DU 28/02/2024

### PREAMBULE

Depuis le 1er juillet 2004, le marché d'électricité est ouvert à la concurrence. Cette ouverture d'abord concentrée sur les consommateurs professionnels et les personnes publiques s'est élargie au 1<sup>er</sup> juillet 2007 à l'ensemble des consommateurs de gaz naturel et d'électricité. Aujourd'hui, conformément aux articles L. 331-1 et L.441-1 du Code de l'énergie, l'ensemble des consommateurs d'électricité et de gaz naturel peut choisir librement un fournisseur sur le marché et s'affranchir ainsi du tarif réglementé de vente proposé par les opérateurs historiques.

Depuis le 1er juillet 2021, seuls les particuliers et les personnes morales employant moins de 10 agents et réalisant moins de 2 millions d'euros de recettes peuvent bénéficier des tarifs réglementés d'électricité.

Les personnes publiques font partie des consommateurs concernés. A ce titre, pour leurs besoins propres d'énergies, les acheteurs doivent recourir aux procédures prévues dans le Code de la Commande Publique, afin de sélectionner leurs prestataires, ainsi que le rappellent les articles L. 331-4 et L.441-5 du Code de l'Energie.

Dans ce cadre, le regroupement de ces pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices, acheteuses d'énergies est un outil qui, non seulement, leur permet d'effectuer plus efficacement les opérations de mise en concurrence et d'obtenir des prix anticipés et lissés sur la durée du marché mais également d'assurer une maîtrise de leur consommation d'énergie et renforcer la protection de l'environnement dans le respect du développement durable. C'est dans ce contexte que le Syndicat d'Energie de l'Oise, lui-même acheteur d'électricité et de gaz naturel, a constitué un groupement de commandes d'achat d'énergies et services associés.

CECI EXPOSE, IL A ETE CONVENU :

### Article 1<sup>er</sup>. - Objet

Le présent Acte Constitutif a pour objet de constituer un groupement de commandes sur le fondement des dispositions du Code de la Commande Publique, ci-après désigné "le groupement".

A cet égard, la présente convention précise les modalités de fonctionnement de ce groupement ainsi que les obligations respectives de chacune des parties.

Il est expressément rappelé que le groupement n'a pas la personnalité morale.

### Article 2. - Nature des besoins visés par le présent acte constitutif

Le groupement constitué par le présent acte constitutif vise à répondre aux besoins récurrents des membres d'acheter de l'énergie pour assurer l'alimentation et le fonctionnement de leurs patrimoines dont ils ont la gestion dans les domaines suivants :

- Fourniture et acheminement de gaz naturel et services associés ;
- Fourniture et acheminement d'électricité pour les bâtiments et services associés ;
- Fourniture et acheminement d'électricité pour les installations d'éclairage public, de feux tricolores de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Les contrats conclus pour répondre à ces besoins constitueront des marchés publics ou des accords-cadres au sens du Code de la Commande Publique.

### Article 3. - Composition du groupement

Le groupement est ouvert aux personnes morales publiques et privées suivantes, mentionnées à l'article-L2113-6 du Code de la Commande Publique, dont le siège est situé dans l'Oise :

- ! L'ensemble des personnes morales de droit public (Etat, collectivités territoriales et leurs groupements, établissements publics, groupements d'intérêt public, CCAS, ...);
- ! Les personnes morales de droit privé (Sociétés d'Economie Mixte, Société Publique Locale, organismes d'habitation à loyer modéré, établissements d'enseignement, établissement de santé, maisons de retraites, ...).

La composition définitive des membres du groupement sera arrêtée au plus tard au lancement des marchés subséquents à l'accord cadre.

Avant chaque nouveau marché, le coordonnateur établit la liste à jour des membres.

### Article 4. - Conditions d'adhésion et de retrait des membres

#### 4.1 Adhésion au Groupement

Chaque membre adhère au Groupement par une décision suivant un processus décisionnel conforme à ses règles propres. Cette décision est notifiée au Coordonnateur. Elle sera accompagnée de la Convention Constitutive dûment signée et tamponnée.

L'adhésion des personnes relevant du Code Général des Collectivités Territoriales est soumise à l'approbation de leur assemblée délibérante, dans les conditions prévues par ce Code.

L'adhésion d'un nouveau membre peut intervenir à tout moment. Elle ne nécessite pas l'accord préalable des autres membres du Groupement.

Toutefois, un nouveau membre ne saurait prendre part à un accord cadre ou un marché en cours d'exécution au moment de son adhésion.

L'engagement d'un membre dans les marchés ou accords-cadres passés par le Groupement ne peut être effectif que :

- > Postérieurement à son adhésion au Groupement, date de délibération ou de tout document décisionnel propre faisant foi ;

Et

- > A partir du moment où l'avis d'appel public à la concurrence a été envoyé postérieurement à la date de réception par le Coordonnateur de la décision d'adhérer au Groupement.

#### 4.2 Sortie du Groupement

Le présent groupement est institué à titre permanent, mais chaque membre est libre de se retirer du groupement. Le retrait d'un membre du groupement est constaté selon ses règles propres.

Cette décision est notifiée au coordonnateur, avec un préavis de 3 mois. Quoiqu'il en soit, le retrait ne prend effet qu'à l'expiration des accords-cadres et marchés en cours dont le membre est partie prenante. Toute sortie anticipée est proscrite : les fournisseurs réservent les volumes de façon anticipée.

### Article 5. – Obligations des membres



Les membres du groupement sont chargés :

- de communiquer au coordonnateur une évaluation de leurs besoins quantitatifs, par le truchement éventuellement d'une fiche de recensement ;
- de veiller à la bonne définition des points de livraison devant relever des accords-cadres et marchés passés dans le cadre du groupement ;
- de communiquer au coordonnateur les moyens d'accès aux données de consommation, ce dernier s'engageant à en respecter la confidentialité ;
- de respecter les demandes du coordonnateur en s'engageant à y répondre dans le délai imparti ;
- d'assurer la bonne exécution des marchés portant sur l'intégralité de leurs besoins : suivi du marché, paiement des factures, vérification de l'intégration de nouveaux points de livraison, application de pénalités... ;
- de respecter les clauses du contrat signé par le coordonnateur ;
- d'inscrire le montant de l'opération qui le concerne dans le budget de sa collectivité/ EPCI et d'assurer l'exécution comptable du ou des marchés (et/ ou accords-cadres et marchés subséquents qui le concerne) ;
- d'informer le coordonnateur de tout litige né à l'occasion de l'exécution de ses marchés et/ou accords-cadres et marchés subséquents. Le règlement des litiges relève de la responsabilité de chacun des membres du groupement.
- de participer financièrement aux frais de fonctionnement du groupement dans les conditions définies à l'article 8 ci-après.

Les membres s'engagent à communiquer avec précision leurs besoins au coordonnateur, et en particulier, à veiller à la bonne définition des points de livraison devant relever des accords-cadres et/ou marchés passés dans le cadre du présent groupement.

Les membres, par l'acceptation de l'acte d'adhésion à la présente convention, donnent mandat au coordonnateur afin de lui permettre d'obtenir directement des fournisseurs et des gestionnaires de réseaux concernés les informations détaillées relatives aux points de livraison des contrats intégrés au groupement d'achat, ainsi que toutes les informations utiles à la préparation et à l'exécution des marchés.

Dans le cas où un mandat spécifique serait nécessaire, en sus de la présente convention, les membres s'engagent à le transmettre signé au coordonnateur sous un délai de 10 jours.

Une fois inclus aux marchés et accords-cadres passés dans le cadre du groupement et pendant toute la durée de validité de ceux-ci, les points de livraison ne pourront plus donner lieu à la conclusion de nouveaux marchés ou accords-cadres qui seraient directement passés par les membres en dehors du présent groupement et ayant aussi pour objet, même non-exclusif, la fourniture d'énergies.

Une attention particulière doit être apportée aux respects des engagements pris pour les contrats qui sont déjà en offre de marché (pénalité en cas de rupture anticipée). Ainsi, les points de livraison répertoriés au moment de l'avis d'appel publics à concurrence mais pour lesquels des contrats en cours ne sont pas échus, pourront bénéficier des conditions du groupement à la date d'échéance du contrat en cours. Il en est de même pour les sites non raccordés et dont le branchement intervient durant la période du contrat.

Concernant :

- L'acheminement d'électricité, les membres s'engagent à conclure un Contrat d'Accès au Réseau de Distribution (CARD) ou un Contrat d'Accès au Réseau de Transport (CART) dans les cas exigés par le Gestionnaire de Réseau de Distribution (GRD) ou le Réseau de Transport d'Electricité (RTE). Dans tous les cas, le fournisseur jouera le rôle de « responsable d'équilibre » pour les membres.
- L'acheminement de gaz naturel, les membres s'engagent à conclure un Contrat de Livraison Direct (CLD) dans les cas exigés par le Gestionnaire du Réseau de Distribution (GRD).

## Article 6. – Désignation et missions du coordonnateur



Le Syndicat d'Energie de l'Oise est désigné par l'ensemble des membres du groupement comme « Coordonnateur » pour les missions décrites ci-après.

Le coordonnateur est désigné pour la durée de la convention.

Il est chargé à ce titre de procéder, dans le respect des règles prévues par les textes réglementaires en matière de marchés publics, à l'organisation de l'ensemble des opérations de sélection d'un ou de plusieurs cocontractants en vue de la satisfaction des besoins des membres visés à l'article 2 de la présente convention.

Le Coordonnateur est également chargé de signer et de notifier les marchés ou accords-cadres qu'il passe dans le cadre du Groupement. Chaque membre du Groupement, pour ce qui le concerne, s'assure de la bonne exécution des marchés pour lesquels il est partie prenante.

En matière d'accord-cadre, le coordonnateur est chargé de conclure les marchés passés sur le fondement de l'accord-cadre, chaque membre du groupement, pour ce qui le concerne, s'assurant de sa bonne exécution.

Il pourra être amené le cas échéant, à conclure les éventuels avenants aux accords-cadres et/ou aux marchés passés dans le cadre du groupement.

En pratique, le coordonnateur a pour mission :

- D'assister les membres dans la définition de leurs besoins et de centraliser ces besoins sur la base d'une définition préalable établie par lui en concertation avec les membres. À cette fin, le coordonnateur peut, en tant que de besoin, solliciter, au nom des membres et directement auprès des gestionnaires de réseaux et des fournisseurs d'énergie, l'ensemble des informations relatives aux différents points de livraison ;
- De définir l'organisation technique et administrative des procédures de consultation ;
- D'élaborer l'ensemble des dossiers de consultation en fonction des besoins définis par les membres ;
- D'assurer l'ensemble des opérations de sélection des cocontractants (publication des avis d'appel public à la concurrence et d'attribution, envoi des dossiers de consultation des entreprises, préparation et organisation matérielle des opérations d'analyse des candidatures et des offres, réception des offres, analyse des offres, rapport de présentation, convocation et réunion de la commission d'appel d'offres) ;
- De signer et notifier les marchés, y compris les marchés subséquents passés sur le fondement d'un accord cadre ;
- D'informer les candidats des décisions de la Commission d'appel d'offres ;
- De gérer la mise en œuvre de clauses d'ajustement et de révision des prix;
- De coordonner la reconduction des marchés (simple information lorsque les membres gèrent leurs marchés) ;
- De transmettre les marchés aux autorités de contrôle et de publier les avis d'attribution ;
- De transmettre aux membres les documents nécessaires à l'exécution des marchés en ce qui les concerne ;
- De préparer des avenants le cas échéant ;
- De gérer, le cas échéant, les précontentieux et les contentieux afférents à la passation des accords-cadres et marchés, à l'exception des litiges formés à titre individuel par un membre du groupement.

#### Article 7. - Commission d'Appel d'Offres (CAO)



La commission d'appel d'offres chargée de l'attribution des accords-cadres et des marchés est celle du coordonnateur.

Conformément à l'article L1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, peuvent participer avec voix consultative aux réunions de la commission d'appel d'offres, des personnalités désignées par le Président de la commission en raison de leurs compétences.

## Article 8. - Frais de fonctionnement

### 8.1 Règles générales

Les missions du coordonnateur sont exclusives de toutes rémunérations.

Toutefois, le coordonnateur est indemnisé des frais afférents au fonctionnement du groupement par une participation financière versée par les membres, dès lors que le membre est partie aux marchés passés par le coordonnateur.

Cette indemnisation est définie comme une participation annuelle au titre des frais de fonctionnement du groupement.

Cette participation s'applique indépendamment pour chaque forme d'énergies (électricité, gaz naturel). Le montant global de la participation est donc un cumul des participations pour chaque forme d'énergies dont un marché a été notifié.

A cet effet et annuellement, le coordonnateur émet un titre de recette pour les membres concernés.

La participation est due au coordonnateur au plus tard dans les trois mois à compter de la date d'émission du titre de recettes.

Le coordonnateur est exonéré de toute participation financière au groupement.

### 8.2 Participation financière pour le marché de fourniture d'électricité

Le montant de la participation financière pour le marché d'électricité des membres est établi comme suit :

Pour les communes, la participation est calculée en fonction du nombre d'habitants (population totale du dernier recensement publié) :

Critère	Prix Unitaire en €
Pop Totale ≤ 1 000 hab	80 €
1 000 hab. < Pop Totale ≤ 2 000 hab.	220 €
2 000 hab. < Pop Totale ≤ 10 000 hab.	420 €
Pop Totale > 10 000 hab.	1 200 €

Pour les autres membres du groupement, la participation financière (P) est calculée en fonction de la Consommation de Référence (CR)\* en appliquant la formule suivante :

- Si CR < 80 MWh alors P=80 €
- Si CR ≥ 80 MWh alors P (en €) = CR (en MWh/an)

Avec :

\*Consommation de Référence (CR) = consommation globale, exprimée en MWh/an, des points de livraison en électricité du membre déclarée, par le gestionnaire de réseau ou le fournisseur et dont le volume total est mentionné dans les documents de consultation.

La participation aux frais de fonctionnement du groupement de commande pour le marché d'électricité est plafonnée à 1 200 € par an.

Concernant le Conseil Départemental de l'Oise, la participation annuelle aux frais de fonctionnement fera l'objet d'une convention spécifique.

Le bureau pourra, par délibération ultérieure, revoir la participation ou exonérer des collectivités de cette participation selon des conditions à définir.

### 8.3 Participation financière pour le marché de fourniture de gaz naturel

La participation financière (P) relève de formules de calcul s'appuyant sur la Consommation Annuelle de Référence (CAR)\* et établie en fonction de différents seuils quantitatifs :

- Si CAR < 115 MWh alors P= 80 €
- Si CAR >=115 MWh alors P= 0.7xCAR (en MWh)

Avec :

\*Consommation Annuelle de Référence (CAR) = consommation globale, exprimée en MWh/an, des points de livraison en gaz naturel du membre, déclarée, par le gestionnaire de réseau ou le fournisseur et dont le volume total est mentionné dans les documents de consultation.

La participation des membres aux frais de fonctionnement du groupement de commande pour le marché de fourniture de gaz naturel est plafonnée à 1 200 € par an.

Concernant le Conseil Départemental de l'Oise, la participation annuelle aux frais de fonctionnement fera l'objet d'une convention spécifique.

Le bureau pourra, par délibération ultérieure, revoir la participation ou exonérer des collectivités de cette participation selon des conditions à définir.

### Article 9. – Durée du groupement

Le présent groupement, ayant pour objet un achat répétitif dans le cas des marchés d'achat d'énergies, est constitué pour une durée illimitée.

### Article 10. - Dissolution du groupement

Le présent groupement est dissout de fait en cas de retrait du coordonnateur.

Le groupement peut être dissout à la demande de ses membres, décidée à la majorité des deux tiers. Toutefois, la dissolution ne peut intervenir avant le terme des marchés ou accords-cadres en cours.

### Article 11.- Litiges – Capacité à ester en justice

#### 11.1 Litiges

Tout litige susceptible de naître entre les membres du groupement à l'occasion de la présente convention fera l'objet d'une procédure de règlement amiable, avant toute procédure contentieuse éventuelle portée devant la juridiction compétente.

#### 11.2 Capacité à ester en justice

Le représentant du coordonnateur peut ester en justice au nom et pour le compte des membres du groupement pour les procédures dont il a la charge.

Il informe et consulte les membres sur sa démarche et son évolution.



S'agissant des litiges opposant le groupement à tout requérant avant la notification des marchés, seul le coordonnateur sera habilité à agir en justice.

Pour les litiges opposant le groupement à leur cocontractant, chaque membre du groupement sera habilité à agir en justice, la présente convention ne produisant plus d'effet.

#### **Article 12. – Modification de la présente convention**

Les éventuelles modifications du présent acte constitutif du groupement doivent être approuvées dans les mêmes termes par l'ensemble des membres du groupement dont les décisions sont notifiées au coordonnateur.

La modification prend effet lorsque la majorité des membres a approuvé les modifications.

#### **Article 13. – Clause de confidentialité**

Chaque membre du groupement est astreint au secret professionnel et à une obligation de confidentialité. Il ne peut communiquer en aucun cas, à qui que ce soit les renseignements, les documents et les supports établis au seul bénéfice du groupement.

Tout membre s'engage à respecter la stricte exclusivité des données traitées et transmises ainsi que le caractère strictement confidentiel des informations dont il aurait connaissance pendant la durée du groupement.

Le non-respect de ces dispositions est considéré comme une faute de nature à conduire le coordonnateur du groupement à résilier la participation du membre aux torts de ce dernier aux frais et risques de ce dernier, sans préjudice des réparations éventuelles demandées par le membre au coordonnateur.

#### **Article 14. – Signature**

<p>La présente Convention Constitutive du Groupement a été approuvée le ..... par « l'organe délibérant du membre ».</p> <p>Fait à .....</p> <p>Le .....</p> <p>Signature pour « le membre » : (Structure, titre, Nom, tampon)</p>
--

