

Compte-rendu sommaire de la séance du conseil municipal
du 06 septembre 2022

Après le vote, à l'unanimité des membres présents, du compte-rendu du dernier conseil municipal du 17 mai 2022, le Maire, Michel Colin, présente l'ordre du jour.

Secrétaire de la séance :Guy SYSSAU

- ORDRE DU JOUR :compte- rendu de la réunion du 17 mai 2022
- désignation du secrétaire de séance
- carnet - courriers - remerciements

- **Délibérations**

- ◆ **pôle "Lannoy, ville de projets" & "Lannoy,ville verte"**

- ⇒ Vote de crédits supplémentaires - DM n°1,
- ⇒ révision générale du PLU3 - avis du Conseil Municipal sur le projet du PLU3,
- ⇒ révision du Plan de Déplacements Urbains devenu Plan De Mobilité - Bilan de concertation volontaire - Arrêt du projet de Plan De Mobilité,
- ⇒ cession d'une parcelle - 25 rue Nationale - cadastrée AB379,
- ⇒ désaffectation de la propriété - 25 rue Nationale - cadastrée AB379,
- ⇒ déclassement du domaine public de la propriété - 25 rue Nationale - cadastrée AB379,
- ⇒ ouvertures dominicales des commerces pour 2023 : avis du Conseil Municipal,
- ⇒ nomination d'un représentant du Conseil Municipal au SIVU - Ecole Le Petit Prince,
- ⇒ subvention : association rencontres audiovisuelles.

- ◆ **pôle "Lannoy, ville créative"**

- ⇒ Subvention association - APE - Ecole Le Petit Prince.

- **Informations - questions diverses :**

- ◆ **Lannoy, ville de projets & Lannoy, ville verte : Michel Colin**

- présentation des actes de décisions pris pour la période du 18/05/2022 au 06/09/2022.

- ◆ **Lannoy, ville créative : Maryline Hutin**

- ◆ **Lannoy, à vos côtés : Michel Bourgois**

- revalorisation tarifaires - repas livrés séniors - API

- ◆ **L@nnoy.com : Virginie Delsart**

- ◆ **Lannoy, demain : Emmanuel Ricouart**

VOTE DES DELIBERATIONS

- [DE 036 2022 Vote de crédits supplémentaires - lannoy](#)

Vote de crédits supplémentaires - DM N°1

Le Maire expose au Conseil Municipal que les crédits ouverts aux articles ci-après du budget de l'exercice 2022, ayant été insuffisants, il est nécessaire de voter les crédits supplémentaires et/ou de procéder aux réajustements des comptes et d'approuver les décisions modificatives suivantes :

FONCTIONNEMENT :		DEPENSES	RECETTES
6042	Achats de prestations de services	5000.00	
6063	Fournitures entretien, petit équipement	-5000.00	
613	Locations	300.00	
61521	Entretien terrains	-10800.00	
615221	Entretien, réparations bâtiments publics	24000.00	
615231	Entretien, réparations voiries	1800.00	
615232	Entretien, réparations réseaux	1400.00	
61558	Entretien autres biens mobiliers	400.00	
6161	Multirisques	900.00	
623	Pub., publications, relations publiques	-10000.00	
624	Transports biens, transports collectifs	1700.00	
625	Déplacements et missions	10.00	
626	Frais postaux et frais télécommunication	800.00	
6288	Autres services extérieurs	7000.00	
65315	Formation	450.00	
65568	Autres contributions	-17000.00	
657341	Subv. fonct. communes membres du GFP	500.00	
65748	Subv.fonct.autres personnes droit privé	-1460.00	
TOTAL :		0.00	0.00
INVESTISSEMENT :		DEPENSES	RECETTES
2131	Bâtiments publics	1278.04	
2135	Installations générales, agencements	14160.00	
2152	Installations de voirie	409.20	
2181	Install. générales, agencements	7095.17	
2184	Matériel de bureau et mobilier	10010.61	
21538	Autres réseaux	-32953.02	
TOTAL :		0.00	0.00
TOTAL :		0.00	0.00

Le Maire invite le Conseil Municipal à voter ces crédits.

Le Conseil Municipal après en avoir délibéré, vote en dépenses les suppléments de crédits compensés par les plus-values de recettes indiquées ci-dessus.

Adopté à l'unanimité.

- [DE_037_2022 Révision générale du PLU3 - Avis du Conseil Municipal sur le projet du PLU3](#)

Révision générale du PLU3

Avis du Conseil Municipal sur le projet du PLU3

Depuis le lancement de la révision générale et de l'élaboration du PLU3 en décembre 2020, les différents échanges ont permis de construire un dialogue entre la Métropole Européenne de Lille et les besoins des communes.

L'arrêt du projet du PLU3 sera proposé au vote du Conseil Métropolitain de décembre 2022.

Il est demandé au Conseil Municipal, consultation et avis du projet du PLU3.

- ***PRESENTATION DU PLU3 VERSION (annexée)***

Les propositions d'évolution du PLU présentes dans la V1 sont issues :

- Des demandes des communes
- Des projets et politiques publiques portés par la MEL notamment sur des emplacements réservés (voirie, eau, SDIT, ...)
- De demandes issues des personnes publiques associées (PPA)
- De la traduction des politiques stratégiques métropolitaines issue des arbitrages du COPIL du PLU.

Le projet d'évolutions principales du PLU concernent toutes les communes, cette partie présente les évolutions majeures du PLU liées aux orientations et politiques métropolitaines. Les évolutions sont présentées par thématique. Ces évolutions peuvent concerner le règlement écrit ou les pièces graphiques du PLU sur tout ou partie du territoire métropolitain.

Les thématiques sont les suivantes

- ***Développement économique et commerce :***
 - Création d'une Servitude de Mixité Fonctionnelle (SMF) avec une obligation de développement de l'activité économique dans tous les projets métropolitains.
Objectif : répondre aux besoins économiques du territoire dans les projets
 - Des évolutions des destinations autorisées dans les zones économiques :
- Ouverture des possibilités de constructions dans les zones UX (pôles commerciaux monofonctionnels d'agglomération)
Objectif : permettre la diversification des activités en zone UX
- Autorisation des exploitations agricoles dans les zones UE, UE1, UE2, UE3, UI
Objectif : permettre la gestion transitoire des sites et permettre l'implantation de constructions d'envergure type silo à grains qui peuvent trouver leur place en zones économiques
- Introduction d'un plafond de 400m² de surface de plancher en UE pour la restauration
Objectif : mieux cadrer l'avenir des zones UE, et éviter le développement trop important de la restauration sur les zones au détriment d'autres activités (productives notamment)

- Introduction de la possibilité de faire de la démolition – reconstruction sur place et des extensions mesurées pour le commerce existant dans les zones économiques UE, UE2, UE3

Objectif : permettre la gestion des commerces existants dans ces zones

- Ouverture des possibilités d'extension mesurée pour les commerces existants dans les zones Umixtes nonobstant le plafond m² de commerce de la zone

Objectif : permettre la gestion et l'évolution mesurée sur commerce existant

- *Habitat*

- Outils habitats du PLU

Objectif : être compatible avec le PLH, mettre en œuvre les objectifs de mixité sociale et de rééquilibrage de l'offre, répondre aux attentes de l'Etat

- Gens du voyage – Traduction du Plan métropolitain d'accueil et d'habitat des gens du voyage

Objectif : accompagner / permettre la réalisation du plan métropolitain

Mise en place d'outils (zonages, emplacements réservés, ...) dans le PLU

- *Densité et forme urbaine*

- Création d'un Coefficient de Densité Minimale (CDM) de 0.7 à proximité des transports en commun très performants

Objectif : optimiser l'utilisation du foncier près des transports en commun, favoriser l'usage des transport en commun actuels et futurs

Densité

- Pour le reste du territoire non concerné par le CDM décrit précédemment, le PLU fixe l'objectif d'atteindre une densité minimale équivalente à 0.3 dans les projets

Objectif : optimiser l'utilisation du foncier, réduire la consommation foncière et l'étalement urbain

- Les Coefficient d'Emprise au Sol (CES) maximaux autorisés sont relevés à 40% dans les zonages où ils étaient inférieurs

Objectif : ouvrir les possibilités de construction dans les tissus urbains constitués, faciliter l'évolution de l'existant

- Les hauteurs maximales autorisées sont relevées à 13m dans les secteurs où elles y étaient inférieures

Objectif : ouvrir les possibilités de construction dans les tissus urbains constitués, faciliter l'évolution de l'existant

- *Nature en ville*

- Suppression de la catégorie SPA (Secteur Paysager et Arboré) renforcée

Objectif : simplifier et clarifier les outils du PLU

- Précision des règles sur les espaces paysager communs extérieurs à réaliser dans les opérations : pour des espaces groupés d'un seul tenant sans morcellement

Objectif : s'assurer que la réponse aux obligations de réalisation d'espaces paysagers communs ne passe pas uniquement par des délaissés et autres petits espaces sans usage, et apportent une réponse aux besoins des habitants

- *Mobilité*

- Les « secteurs de bonne qualité desserte » du PLU2 deviennent dans le PLU3 des « secteurs de très bonne desserte et de densité minimale »

Objectif : respecter la classification de l'offre du Plan de Mobilité

- Un toilettage des emplacements réservés voirie / liaison douce

Objectif : gagner en lisibilité entre les outils

- Inscription des propositions d'Emplacements Réservés pour le passage du SDIT

Objectif : préparer le passage des infrastructures du SDIT

- *Climat – Air – Energie*

- L'OAP PCAET est confortée dans la révision du PLU avec une nouvelle mise en forme plus lisible et une actualisation vis à vis des dernières réglementations

- Actualisation des seuils de l'outil CBS (Coefficient de Biotope de Surface)

Objectif : rendre l'outil plus efficient et faciliter sa mobilisation pour les communes

- Réécriture de l'outil Secteur de Performance Energétique Renforcé (SPER)

Objectif : rendre l'outil plus efficient et faciliter sa mobilisation pour les communes

- Mise à jour du PLU sur les réseaux de chaleur

Objectif : développer les énergies renouvelables sur le territoire

- *Eau*

- Mise à jour des périmètres et règles des zones inondables du PLU et changement de leur dénomination

- Mise à jour des périmètres et des règles des zones humides avérées et des zones à dominante humide

- Mise à jour des Emplacements Réservés

- Obligation d'installation des récupérateurs d'eaux de pluie pour les nouvelles constructions

Objectif : meilleure gestion des eaux pluviales, optimiser la consommation d'eau potable

- *Gardiennage de l'eau – Préservation des champs captant (concerne 29 communes du territoire)*

- Interdiction des zones d'extensions urbaines dans l'AAC – principe du PLU2 réaffirmé

Objectif : préserver les principaux espaces de recharge de la nappe souterraine que sont les espaces agricoles et naturels

- Renouvellement urbain

Objectif : mettre en avant la primauté de la préservation de la ressource en eau dans l'aménagement de ce territoire et préserver les capacités d'infiltration en milieu urbain et la qualité du cadre tout en assurant le renouvellement urbain et la gestion de l'existant

☐ Activités économiques, notamment à risques

Objectifs : - préserver les capacités d'infiltration en zones d'activités et améliorer l'image de marque des zones d'activités, tout en permettant une évolution encadrée des activités existantes (gestion de l'existant)

- privilégier l'accueil de nouvelles activités ne présentant pas de risques

pour la pérennité de la nappe et participant à l'économie de l'AAC, permettre aux activités en place de se maintenir sur l'AAC sous conditions

☐ Espaces agricoles et naturels

Objectifs : - permettre l'évolution encadrée de l'activité agricole et la transmission des exploitations sur le territoire des GDE

- préserver la ressource en eau en quantité et éviter les risques de pollution

- permettre le recours aux énergies renouvelables tout en évitant les

Installations présentant des risques pour la nappe ou contribuant à l'imperméabilisation (centrales photovoltaïque au sol et méthanisation).

• *Autres sujets*

☐ Création d'une nouvelle catégorie d'Emplacement réservé : ER pour espaces verts et continuités écologiques

Objectifs : mettre en avant les ER qui concourent à des objectifs environnementaux

☐ Changement de classements de certains ER d'infrastructure et superstructure

Objectifs : harmoniser le classement des ER entre la catégorie entre ERI et ERS

☐ Reclassement des zones NL et N

Objectifs : permettre le développement des équipements de loisirs en zone naturelle

☐ Suppression des marges de recul existantes au PLU2

Objectifs : résoudre une problématique d'instruction des marges de recul qui n'étaient pas dotées des caractéristiques nécessaires pour leur instruction

☐ Déplafonnement de l'emprise au sol pour les parcelles de moins de 150m²

La révision générale – PLU3 est joint en annexe de la présente délibération.

Il est proposé au Conseil municipal un avis consultatif sur le projet PLU3.

Après clôture des débats par Monsieur le maire, **le Conseil Municipal** donne un avis favorable à l'arrêt du PLU3

La Métropole Européenne de Lille en sera informée.

Adopté à l'unanimité

- [DE_038_2022 Révision du Plan de Déplacements Urbains devenu Plan De Mobilité – Bilan de la concertation volontaire – Arrêt du projet de Plan De Mobilité](#)

Révision du Plan de Déplacements Urbains devenu Plan De Mobilité – Bilan de la concertation volontaire – Arrêt du projet de Plan De Mobilité

Vu la délibération n°22-C0175 du Conseil de La Métropole Européenne de Lille sur la Révision du Plan de Déplacements Urbains devenu Plan De Mobilité – Bilan de la concertation volontaire – Arrêt du projet de Plan De Mobilité.

Monsieur le Maire propose au Conseil Municipal à débattre sur ce projet

1. Rappel du contexte

Par délibérations n° 18 C 0290 du 15 juin 2018 puis n° 20 C 0351 du 18 décembre 2020, le Conseil de la métropole a décidé de prescrire la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la métropole européenne de Lille (MEL) en vue d'élaborer un Plan de Mobilité Métropolitain (PDM). La révision du PDU engagée a eu à tenir compte des modifications réglementaires issues de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM - loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019) sur la portée, la définition et les objectifs des PDU devenus PDM, de l'évolution du ressort territorial de la MEL à 95 communes, de l'évolution des pratiques de mobilité en lien avec le territoire métropolitain depuis 2010, et enfin des conclusions de "l'évaluation à mi-parcours du PDU 2010-2020 et de la détermination des impacts des plans de circulation mis en œuvre sur le territoire de la MEL", validées lors du Conseil du 15 décembre 2017 par délibération n° 17 C 1050. Pour rappel, l'évaluation du PDU 2010-2020 a pointé un avancement de la programmation partiellement satisfaisant, tandis que le bilan qualitatif a fait émerger un consensus sur les objectifs ambitieux à fixer au vu des enjeux de mobilité jugés comme majeurs, et une décorrélation entre les ambitions initiales et les réalisations effectives.

L'évaluation a dressé le constat d'un usage en hausse de la voiture, expliqué par des facteurs démographiques, géographiques et sociétaux ; de timides avancées pour l'usage des transports collectifs tandis que les modes actifs ont été sous-utilisés mais identifiés comme présentant un potentiel réel à coût raisonnable.

L'évaluation du PDU 2010-2020 a également préconisé de poursuivre les efforts pour améliorer le cadre de vie des métropolitains.

En effet, si la qualité de l'air s'est améliorée au cours de la période évaluée, l'évaluation du PDU a recommandé le maintien des efforts en matière de réduction des émissions polluantes, la réalisation de gains sanitaires et économiques en préservant la qualité de l'air, la réduction de l'exposition au bruit jugée comme néfaste pour la santé des métropolitains et inégale sur le territoire.

L'évaluation du PDU a identifié plusieurs axes de progrès :

- Un besoin d'articulation entre les politiques de déplacements et les autres politiques publiques (aménagement du territoire, développement économique, habitat...)
- Une exigence de cohérence et de coordination entre l'ensemble des acteurs autour d'une gouvernance supra-métropolitaine ;
- Une approche globale et complémentaire des modes de déplacement pour un principe de subsidiarité efficace ;

- Une communication et une sensibilisation accrues des publics cibles (citoyens, usagers, entreprises, salariés, commerçants) pour enclencher des changements de comportements et un report modal plus importants.

La procédure de révision du PDM a veillé à tenir compte des conditions de réussite pointées par l'évaluation du PDU 2010-2020, à savoir :

des mesures restrictives à la voiture devront être compensées au mieux par des modes de transports bien répartis sur le territoire, attractifs et accessibles ; les mesures du futur PDM devront s'appréhender sur le long terme pour produire des effets concrets ; les effets attendus dépendront d'un ensemble de mesures complémentaires et cohérentes.

I. Objet de la délibération n°22-C0175 du Conseil de La Métropole Européenne de Lille

Cette délibération vise à présenter le projet de **Plan de Mobilité Métropolitain à horizon 2035** : les enjeux et ambitions de mobilité, le contenu du projet, le bilan de la démarche volontaire de concertation, et enfin les perspectives suite à l'arrêt du projet.

2. Des ambitions majeures en matière de lutte contre le réchauffement climatique et contre les pollutions locales, atmosphériques et sonores

• Garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en agissant en faveur de l'environnement

Le territoire métropolitain est un territoire au sein duquel les populations (résidents, actifs métropolitains comme extra-métropolitains, ...) se déplacent quotidiennement pour réaliser des activités : travailler, étudier, se faire soigner, se divertir, consommer des biens et des services, etc.

Le diagnostic des mobilités ainsi que l'évaluation du PDU 2010-2020, ont montré que les pratiques de mobilité et de transports sur le territoire métropolitain, majoritairement centrées sur le mode routier, ont rendu difficile la maîtrise des émissions de GES attendue dans le cadre de la mise en œuvre de la politique de mobilité métropolitaine.

La MEL, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), doit garantir à tous les usagers du territoire métropolitain de se déplacer dans de bonnes conditions tout en contribuant à la diminution des émissions de polluants atmosphériques, ainsi qu'à celle des émissions de GES liées au secteur des transports.

Conformément à l'article L1214-1 du Code des Transports, la révision du PDU 2010-2020 vise à établir un projet de PDM qui détermine des principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial métropolitain, afin de concrétiser les transitions environnementales et énergétiques cadrées nationalement par la SNBC 2 et, localement, par le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et le Plan Climat Air Énergie Territorial métropolitain (PCAET).

Le projet de PDM doit s'assurer que la voiture ne soit pas la seule manière efficace et confortable de circuler sur le territoire et que des solutions de mobilités diversifiées soient proposées aux habitants et usagers du territoire, tout en facilitant la cohabitation de tous les modes de déplacements dans l'espace public.

Le projet doit proposer des solutions de mobilité afin de répondre aux besoins de mobilité émergents (adaptation aux évolutions démographiques), ainsi qu'aux mobilités liées aux modifications des modes de vie et du monde du travail.

Les ambitions du projet de PDM visent à répondre, à l'horizon 2035, à 4 enjeux de mobilité majeurs :

- organiser une mobilité, qui allie la qualité du cadre de vie pour tous, résidents comme usagers du territoire, avec le développement du territoire ;

- préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacement moins polluants et moins émissifs en GES, tant pour le transport de personnes que pour celui des marchandises ; il s'agira de favoriser les modes de déplacements collectifs (transports collectifs, covoiturage) ou actifs (marche à pied, vélo, ...) et de diversifier les sources d'énergie des véhicules motorisés : électrique, hybride, Gaz Naturel Véhicules (GNV), ... ;
- développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois et au rayonnement métropolitain ; les conditions de mobilité des personnes (en particulier des actifs) et des biens sur la métropole sont un élément nécessaire à l'activité économique et à l'emploi tandis que la filière transports constitue une filière économique en soi ;
- proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable, à la fois pour l'utilisateur et pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité ;

• Des objectifs de mobilité nécessairement ambitieux pour concrétiser les transitions énergétiques et environnementales

La métropole européenne de Lille dispose de trois leviers à mobiliser conjointement :

- Agir sur les comportements de mobilité, à la fois sur les modes des déplacements et sur les distances parcourues ;
- optimiser les réseaux et infrastructures de transports ainsi que leur réglementation ;
- et faire évoluer le niveau d'occupation des véhicules circulant sur le territoire tout en développant des conditions favorables à la mutation des technologies de ces derniers.

Ainsi, le projet de mobilité au travers d'objectifs de mobilité ambitieux, veille à contribuer, dans ses domaines d'actions, à la transition énergétique et environnementale de la métropole lilloise. En effet, les marges d'évolution de l'utilisation de la voiture personnelle sont possibles et supposent de combiner :

- l'évolution des modalités d'usage des modes de déplacements, vers un usage moindre de la voiture particulière au profit des transports collectifs et des modes actifs, en fonction des distances à parcourir et des territoires, mais également vers un usage différent, partagé, au profit du covoiturage ;
- la mutation des typologies de véhicules, vers des véhicules moins émissifs en GES et en polluants atmosphériques.

Mobilités des métropolitains : viser un report modal vers les modes actifs et les transports collectifs.

Concrètement, l'ambition est de faire évoluer l'usage de la voiture d'ici à 2035, de manière à ce que les résidents de la MEL réalisent quotidiennement, a minima, 20% des déplacements en transports en commun, 32% à pied et 8% à vélo, et au maximum, 40% des déplacements en voiture personnelle.

Déplacements d'échanges : viser un usage accru du ferroviaire et du covoiturage.

Pour les déplacements des métropolitains vers d'autres territoires et les déplacements des extras métropolitains vers la MEL, l'objectif correspond à un scénario ambitieux d'évolution des pratiques sur les déplacements d'échanges, grâce au développement des services ferroviaires - services Trains Express Régional (TER) dans un premier temps puis à terme, services Réseau Express Régional (RER), ainsi que du covoiturage.

Déplacements de biens : viser un report modal vers le fluvial et le ferroviaire

Concernant le transport de marchandises, la MEL vise, par rapport à 2016, un report modal cumulé vers les modes ferroviaires et fluviaux à hauteur de 20% pour les flux d'échanges et de 30% pour les flux de transit.

Parc automobile : une mutation des sources d'énergie nécessaire

Les ambitions en matière de mobilité des biens et des personnes, à horizon 2035, s'accompagnent d'une mutation nécessaire du parc automobile basculant d'un parc essentiellement constitué de véhicules fonctionnant au diesel à un parc majoritairement constitué de véhicules hybrides non rechargeables (20%) et véhicules électriques et hybrides rechargeables (30%).

Réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques :

Des objectifs ambitieux dépendants de la mutation du parc automobile et du niveau de report modal vers les modes moins émissifs.

Les objectifs du projet de Plan de Mobilité en matière de lutte contre le changement climatique visent à réduire de 37% les émissions de GES en 2035 par rapport à 2016, tous déplacements confondus, personnes et marchandises, sur le territoire de la MEL.

Les objectifs en matière de qualité de l'air, tous types de flux confondus (personnes et marchandises), dépendent de l'atteinte des objectifs de reports modaux et de mutation du parc automobile qui permettront des bénéfices importants en matière d'émissions de polluants atmosphériques :

- 70% d'émissions de monoxyde de carbone (CO) ;
- 62% d'émissions de Composé Organiques Volatiles (COV) ;
- 71% d'émissions d'Oxydes d'azote (NOX) ;
- 82% d'émissions de Particules en suspension (PM - Particulate matter).

Réduction des émissions sonores et santé des métropolitains : l'impact du niveau d'usage des modes de déplacements actifs et collectifs

Par ailleurs, la réduction du volume de déplacements quotidiennement réalisés en modes motorisés ainsi que l'évolution des sources d'énergie de ces véhicules, contribueront à améliorer le cadre de vie et la santé des métropolitains.

En effet, elle contribuera à une moindre exposition des populations au bruit. Elle participera également à l'amélioration de la sécurité des déplacements notamment ceux des usagers vulnérables. Enfin, la pratique accrue des modes actifs (marche à pied et vélo) aidera à la pratique physique quotidienne des métropolitains, facteur essentiel de maintien d'une "bonne santé".

3. Une démarche de révision du Plan de Mobilité Métropolitain participative

• Une démarche de révision transversale

Le Code des Transports précise que la démarche de révision du Plan de Mobilité, doit être transversale et nécessairement structurée autour de cinq étapes :

- l'élaboration d'un projet de Plan de Mobilité (PDM),
- l'arrêt du projet de PDM,
- la tenue de consultations obligatoires et à la demande,
- la tenue d'une enquête publique,
- et enfin l'approbation du PDM.

Dans ce cadre, un comité de pilotage présidé par le Vice-Président "Mobilités et transports publics" a animé la démarche en réunissant régulièrement, les représentants des services de l'État, de la Région Hauts-de-France, du Département du Nord, de l'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole (ADULM), d'Ilevia, de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF), de Voies Navigables de France (VNF), de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Grand Lille, de l'Eurométropole Lille - Kortrijk - Tournai, de Hauts de France Mobilités, et enfin en associant les Vice-Présidents métropolitains en charge de l'Aménagement du territoire et de la Stratégie d'urbanisme ; du Logement et de l'Habitat ; de l'Économie et emploi, recherche, enseignement supérieur ; des Voiries - qualité des Espaces publics ; du Climat - Transition Écologique et Énergie ; de l'Aménagement et ville renouvelée.

Le comité de pilotage (COFIL) a permis de partager, débattre, et enfin valider les principales orientations du projet de PDM, axées sur la constitution d'un projet de transition pour les mobilités métropolitaines.

Le COFIL a validé les orientations stratégiques afin de répondre aux enjeux de mobilité identifiés pour le territoire. Il a acté les objectifs de mobilité du projet de PDM ainsi que la structure du plan d'actions visant à atteindre ces objectifs.

Enfin, le COFIL a été l'occasion d'exposer et de débattre des expressions issues des démarches de concertation volontaires menées auprès des citoyens, auprès des Maires des 95 communes constitutives de la MEL, et auprès de partenaires susvisés.

Il a été le lieu de partage des démarches complémentaires à la révision du PDM, dédiées à l'élaboration de stratégies métropolitaines majeures en matière de mobilité (stratégie métropolitaine en faveur de la marche à pied, stratégie métropolitaine d'électromobilité, etc.).

● **Des démarches volontaires de concertation, en amont de l'arrêt du projet**

La concertation volontaire a visé à associer largement le public et les usagers du territoire, afin de recueillir leurs expressions sur l'évolution des usages et l'identification de leviers en faveur du changement de comportements de mobilité.

Les contributions ont confirmé l'opportunité de mobiliser certains leviers d'actions :

- pour se déplacer davantage en transports collectifs, grâce à l'amélioration de l'offre et du niveau de services des transports publics ;
- favoriser la pratique de la marche à pied grâce à la qualité et la sécurité des aménagements piétons ;
- accompagner la pratique du vélo grâce à des aménagements cyclables continus et sécurisés.

La concertation a, par ailleurs, permis d'alimenter la démarche d'élaboration du projet de Plan de Mobilité en pointant la nécessité de la prise en compte des expériences d'usages lors des déplacements du quotidien qui peuvent soit inciter à l'usage de certains modes, soit, au contraire, faire renoncer à l'usage d'autres modes.

3. Les perspectives suite à l'arrêt du projet de Plan de Mobilité 2035

L'arrêt du projet de Plan de Mobilité, permettra d'engager la tenue d'une phase de consultation de personnes publiques. Le projet de Plan de Mobilité arrêté, sera soumis pour avis aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'État concernés.

Cette étape de consultation, inclut la consultation de l'État belge du fait des incidences notables sur l'environnement, que la mise en œuvre du Plan de Mobilité pourrait potentiellement générer. Le dossier de projet de Plan de Mobilité arrêté, sera ainsi transmis à l'État belge, par le Préfet.

Les personnes publiques devront rendre leur avis dans un délai de trois mois après transmission du projet de Plan de Mobilité. Passé ce délai, l'avis est réputé favorable. Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Les avis recueillis à l'occasion de la phase de consultation seront joints au dossier d'enquête publique, qui devra être réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement. La métropole européenne de Lille devra, éventuellement, modifier le projet de Plan de Mobilité pour tenir compte des résultats de l'enquête publique en vue d'approuver définitivement le Plan de Mobilité.

À compter de cette approbation, la métropole européenne de Lille mettra en œuvre le Plan de Mobilité à horizon 2035. Rendre compte des actions réalisées, des modifications ou encore des évolutions des projets de mobilité, s'avèrera nécessaire pour maintenir l'objectif commun et poursuivre la dynamique fédératrice engagée dans le cadre de la procédure de révision. Une gouvernance métropolitaine pour suivre les actions mises en œuvre et partager les expériences innovantes sera constituée, amenant chacun à agir et transformer les mobilités sur le territoire métropolitain.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :

- donne un avis favorable sur le plan de mobilité – horizon 2035

Adopté à l'unanimité

- [DE_039_2022 Cession d'une parcelle 25 rue Nationale cadastrée AB 379](#)

Cession d'une parcelle 25 rue Nationale cadastrée AB 379

Monsieur le Maire rappelle au Conseil Municipal que la Ville est propriétaire de la parcelle cadastrée AB 379, située au 25 rue Nationale d'une superficie de 154m².

Il rappelle que cette parcelle était en location depuis le 1^{er} janvier 2008 jusqu'au 31 mars 2022 par la société LOCAPOSTE, Société Civile Immobilière.

Les collectivités territoriales, leurs groupements, leurs établissements publics et les personnes privées qui en dépendent sont tenus de consulter le Domaine pour connaître la valeur d'un bien préalablement à la réalisation de leurs opérations immobilière.

Cette obligation est prévue par différentes dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales.

Les cessions d'immeubles ou de droits réels immobiliers, quelle qu'en soit leur forme sont soumis à la consultation préalable dès le premier euro et sans conditions de montant.

La parcelle concernée d'une superficie de 154 m² a été estimée par France Domaine à la somme de 300 000 €uros (**voir annexe 3**).

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à délibérer concernant la cession de ladite parcelle.

Après délibération, les membres du Conseil Municipal autorise le Maire :

- À la cession de la parcelle, 25 rue Nationale, cadastrée AB 379 pour une superficie de 154 m².
- D'autoriser Monsieur le Maire à signer tous les documents nécessaires pour la cession de la parcelle

Adopté à l'unanimité

- [DE_040_2022 Désaffectation de la propriété sise 25 rue Nationale cadastrée AB 379](#)

Désaffectation de la propriété sise 25 rue Nationale cadastrée AB 379

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.2141-1 et suivants,

Afin de pouvoir mettre en vente l'immeuble, 25 rue Nationale, inoccupé, le Maire propose au Conseil Municipal de procéder à la désaffectation de cette propriété.

La désaffectation est prononcée par le Préfet du département et après que le Conseil Municipal ait enclenché la procédure par adoption d'une délibération demandant la désaffectation.

Le Conseil, après en avoir délibéré, décide à l'unanimité, de demander la désaffectation de la propriété sise 25 rue Nationale cadastrée AB 379.

Adopté à l'unanimité

- [DE_041_2022 Déclassement du domaine public de la propriété sise 25 rue Nationale cadastrée AB 379](#)

Déclassement du domaine public de la propriété sise 25 rue Nationale cadastrée AB 379

Le Conseil Municipal, sur proposition du Maire,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.2141-1 et suivants,

Considérant la désaffectation du bien sis 25 rue Nationale

Considérant que l'utilisation prévue de ce bien n'a, aujourd'hui, plus d'usage ni d'intérêt,

Considérant la configuration de ce local inadapté aux besoins de la commune,

Ayant entendu son rapport M. le Maire,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

- Prononce de déclassement de la propriété sise au 25 rue Nationale,
- Entérine l'appartenance au domaine public de cette même propriété,
- Autorise le Maire à signer tous actes et arrêtés s'y rapportant.

Adopté à l'unanimité.

- [DE_042_2022 Ouvertures dominicales des commerces pour 2023 : avis du Conseil Municipal](#)

Ouvertures dominicales des commerces pour 2023 : avis du Conseil Municipal

Vu la loi n° 2015-990 du 06 août 2015 portant sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dites « Loi Macron » ;

Vu la décision de la MEL (Métropole Européenne de Lille) n° 20DD0450 portant décision par délégation du Conseil ;

Considérant la mise en place par la MEL d'une mesure spécifique dédiée aux autorisations d'ouvertures dominicales des commerces de détail pour 2022 dans le cadre du plan de relance de l'économie ;

Considérant que les Maires auront la possibilité d'octroyer jusqu'à 8 ouvertures dominicales pour 2023, dans le respect des conditions fixées par la loi.

Le calendrier fixé par la MEL prévoit 7 dates fixes, à savoir :

- Les deux premiers dimanches des soldes,
- Le dimanche précédant la rentrée des classes,
- Les quatre dimanches précédant Noël.

Les autres dates sont choisies librement sans toutefois dépasser 8 dimanches d'ouvertures au total.

Considérant qu'il revient au Maire de prendre, avant le 31 décembre de l'année N pour l'année N+1, un arrêté municipal précisant le nombre et le calendrier des ouvertures dominicales autorisées.

Le Maire, propose au Conseil les dates d'ouvertures dominicales des commerces de détail en 2023 comme suit :

- Les 2 premiers dimanches des soldes (les 15 janvier et 2 juillet 2023),
- Le dimanche précédant la rentrée des classes (le 03 septembre 2023)
- Les 4 dimanches précédant les fêtes de fin d'année (les 3, 10, 17 et 24 décembre 2023)
- Le dernier dimanche de l'année (31 décembre 2023)

LE CONSEIL, après en avoir délibéré ;

DECIDE

- D'émettre un avis favorable aux dates ainsi proposées,
- D'autoriser le Maire à prendre l'arrêté correspondant après avis rendu par la MEL.

Adopté à l'unanimité.

- [DE_043_2022 Nomination d'un représentant du Conseil Municipal au SIVU – ECOLE « LE PETIT PRINCE »](#)

Nomination d'un représentant du Conseil Municipal au SIVU – ECOLE « LE PETIT PRINCE »

Le Maire expose,

Suite à la démission de Monsieur Pascal KREEL en tant que membre du Comité du SIVU, il y a lieu de procéder à la désignation d'un nouveau membre du Conseil Municipal qui représentera la commune au sein du SIVU - école « Le Petit Prince ».

Où cet exposé fait acte de candidature :

Monsieur Laurent Mairesse.

LE CONSEIL, décide, à l'unanimité, de nommer représentant du Conseil Municipal au sein du SIVU - école « Le Petit Prince » :

Monsieur Laurent Mairesse

Les représentants du Conseil Municipal au sein du SIVU - école « Le Petit Prince » sont

- M. Michel COLIN
- M. Emmanuel RICOUART
- Mme Christelle BAYAERT
- M. Laurent Mairesse

Adopté à l'unanimité.

- [DE_044_2022 Subvention : association rencontres audiovisuelles](#)

Subvention : association rencontres audiovisuelles

Dans le cadre du vidéo mapping festival organisé le 06 mai 2022, le Maire propose au Conseil, d'accorder une subvention à l'association rencontre audiovisuelle.

Le Conseil, après en avoir délibéré, décide d'attribuer les subventions suivant le tableau ci-dessous :

Association rencontres audiovisuelles	16 100€
---------------------------------------	---------

Adopté à l'unanimité

- [DE 045 2022 SUBVENTION aux associations](#)

SUBVENTION aux associations

Le Maire présente les dossiers de demande de subvention sollicitées par les associations.

Le Conseil, après en avoir délibéré, décide d'attribuer les subventions suivant le tableau ci-dessous :

Association APE (Association des Parents d'Elèves)	200€
---	-------------

Le Conseil décide : VOTES : 15 pour et 1 abstention

Fait à Lannoy, le 09 septembre 2022

Michel Colin,



A handwritten signature in black ink, appearing to be "M. Colin", written over a faint horizontal line.

Maire,