

# COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU CONSEIL MUNICIPAL

## du 4 Mars 2019

L'an 2019, le 4 Mars à 19 heures, le Conseil Municipal de la Commune de Maroeuil s'est réuni à la mairie, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur DAMART Daniel, Maire, en session ordinaire. Les convocations individuelles, contenant l'ordre du jour, ont été transmises par écrit aux conseillers municipaux le 26/02/2019. La convocation et l'ordre du jour ont été affichés à la porte de la Mairie le 27/02/2019.

**Présents** : M. DAMART Daniel, Maire, Mmes : DUPENT Marie-Andrée, HARLE Florence, LAGACHE Arnel, LOURDE-ROCHEBLAVE Alexandra, RAMS Dominique, SERLET Véronique, Melle JOLIBOIS Karine, MM : CARBONNET Thomas, DEBOVE Marcel, DEMAREST Marc, DOUDAIN Jean-Luc, DUEZ François-Xavier, FRANCOIS Serge, VANIET Vincent

**Excusé(s)** : Mmes : CUISINIER Anne-Sylvie, LEMAIRE Nathalie, MM : DESAILLY Frédéric, PUCHOIS Michel

**A été nommé(e) secrétaire** : Mme LOURDE-ROCHEBLAVE Alexandra

### Acte rendu exécutoire

après dépôt en PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS le :

et publication ou notification du :

Monsieur le Maire accueille Madame Véronique SERLET au sein du Conseil Municipal, qui remplace Madame Anabelle FINET démissionnaire.

### 2019DE1 : Adhésion au contrat groupe d'assurance statutaire du Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du Pas-de-Calais

- **Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- **Vu** le Code des Assurances,
- **Vu** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 et notamment son article 26 qui précise "les Centres de Gestion peuvent souscrire pour le compte des collectivités et établissements du département qui le demandent, des contrats d'assurance les garantissant contre les risques financiers découlant des dispositions des articles L 416-4 du Code des Communes et 57 de la présente loi, ainsi que des dispositions équivalentes couvrant les risques applicables aux agents non titulaires",
- **Vu** le décret n° 86-552 du 14 mars 1986 pris pour l'application de l'article 26 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 et relatif aux contrats d'assurances souscrits par les Centres de Gestion pour le compte des collectivités locales et établissements territoriaux,
- **Vu** la délibération du Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du département du Pas-de-Calais en date du 19 octobre 2018 approuvant le principe du contrat groupe assurances statutaires précisant le recours à la procédure de l'appel d'offres ouvert européen pour l'ensemble de la consultation,
- **Vu** la réunion de la Commission d'Appel d'Offres du 13 décembre 2018 et de son rapport d'analyse des offres,
- **Vu** la délibération du Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du département du Pas-de-Calais en date du 21 décembre 2018 autorisant le Président du Centre de Gestion à signer le marché avec chaque candidat pour le lot concerné,
- **Vu** la déclaration d'intention proposant de se joindre à la procédure du contrat groupe que le Centre de Gestion a lancé,
- **Considérant** la nécessité de passer un contrat d'assurance statutaire,
- **Considérant** que le contrat ainsi proposé a été soumis au Code des Marchés Publics,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

- **Approuve** les taux et prestations obtenus par le Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du département du Pas-de-Calais pour le compte de notre collectivité ou de notre établissement public.
- **Décide** d'adhérer au contrat groupe assurance statutaire à compter du 1er janvier 2019, et ceci jusqu'au 31 décembre 2023 sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties dans les délais prévus au contrat (4 mois avant la date d'échéance annuelle fixée au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année), et ceci dans les conditions suivantes :

#### Collectivités et établissements comptant de 11 à 30 agents CNRACL (sans charges patronales)

Garanties	Franchises	Taux en %
Décès		0.18%
Accident de travail	0 jour	1.46%
Longue Maladie/longue durée		2.02%
Maternité – adoption		0.52%
Maladie ordinaire	0 jour	3.41%
<b>Taux total</b>		<b>7.59%</b>

Ce taux total sera appliqué pour le calcul de la prime d'assurance à verser, sur la masse salariale assurée composée du traitement de base indiciaire, de l'indemnité de résidence, du supplément familial de traitement et de la nouvelle bonification indiciaire et éventuellement suivant le choix de la collectivité ou l'établissement, le régime indemnitaire servi mensuellement aux agents.

- **Prend acte** que la collectivité ou l'établissement public pour couvrir les frais exposés par le Centre de Gestion au titre du présent marché, versera une participation financière se décomposant comme suit :
  - 0.50 % de la prime d'assurance au titre de droits d'entrée servant à couvrir les dépenses engagées par le Centre de Gestion dans le cadre de la procédure (uniquement la première année d'adhésion).
  - 1.00 % de la prime d'assurance dans le cadre de la mission de suivi et d'assistance technique. Ce taux applicable annuellement sur la prime d'assurance calculée par la collectivité pourra être éventuellement révisé par délibération du Conseil d'Administration du Centre de Gestion. Ces participations financières (droits d'entrée, assistance) viennent en sus des taux figurant aux points 1 et 2 de la présente délibération.
  - Pour les collectivités et établissements publics du LOT 2 qui étaient déjà adhérents au titre du contrat groupe dont la fin est fixée au 31 décembre 2019, la participation au titre de l'année 2019 sera maintenue à 1%.
  - Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, l'ancienne période de 4 ans étant clôturée, il sera fait application du taux de 1,50% comprenant les droits d'entrée.
- **Prend acte** également qu'afin de garantir la bonne exécution du marché, son suivi et sa continuité, la collectivité ou l'établissement adhère obligatoirement à une convention de suivi comprenant :
  - l'assistance à l'exécution du marché
  - l'assistance juridique et technique
  - le suivi et l'analyse des statistiques, et l'établissement d'un programme de prévention
  - l'organisation de réunions d'information continue.

Le coût annuel supporté par la collectivité ou l'établissement varie suivant le nombre d'agents figurant au(x) contrat(s) comme suit : le paiement sera donc effectué par les adhérents au contrat groupe ou titulaire du marché d'audit, à savoir la société BACS.

Tarifcation annuelle	Prix en Euros HT	Prix en Euros TTC
de 1 à 10 agents	150.00	180.00
de 11 à 30 agents	200.00	240.00
de 31 à 50 agents	250.00	300.00
+ de 50 agents	350.00	420.00

Cette convention de suivi intervient en sus des taux figurant aux points 1 et 2 et de la participation financière à verser au Centre de Gestion.

- **Autorise** le Maire à signer le ou les bons de commande ainsi que la convention qui intervient dans le cadre du contrat groupe. Les taux, "garanties et franchises" souscrites ci avant sont conformes au(x) bon(s) de commande ci-joint(s), correspondant aux choix retenus par la collectivité ou l'établissement dans le cadre de l'adhésion au contrat groupe auxquels s'ajoutent la participation financière au CDG et la convention de suivi.

A l'unanimité (pour : 15 contre : 0 abstentions : 0)

## **2019DE2 : Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine d'Arras - Avis de la Commune sur le projet de plan arrêté**

Monsieur le Maire donne lecture du rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

La prise en compte des problématiques de mobilité est aujourd'hui nécessaire pour permettre un développement urbain structuré et adapté du territoire. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a pour objectif de définir les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA), au service du projet de territoire.

Le PDU était initialement intégré dans le cadre d'une procédure globale de PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) comportant un volet déplacement et un volet habitat. Au 1<sup>er</sup> Janvier 2017, sept nouvelles communes sont venues élargir le périmètre de la CUA. La démarche de PDU devant être réalisée à l'échelle des 46 communes composant la CUA, celle-ci fait l'objet d'une procédure spécifique lancée par délibération du Conseil de Communauté du 22 Juin 2017.

L'obligation d'élaborer un PDU est définie par l'Article L. 1214-3 du code des transports selon ces termes : « L'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les ressorts territoriaux inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci. » L'Aire Urbaine d'Arras étant inférieure à 100 000 habitants, le PDU de la CUA est donc une démarche volontaire.

L'élaboration du PDU doit permettre de répondre aux objectifs suivants :

- Satisfaire aux dispositions de l'article L. 1214-2 du code des transports qui prévoit que le PDU contribue à assurer :
  - 1/ L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
  - 2/ Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
  - 3/ L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
  - 4/ La diminution du trafic automobile ;
  - 5/ Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
  - 6/ L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
  - 7/ L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
  - 8/ L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
  - 9/ L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;
  - 10/ L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
  - 11/ La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.
- Traiter en synergie les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements en cours de définition et les traduire notamment dans le programme d'actions du PDU, en complément et parallèle de leur traduction dans le PLUi et le PLH ;
- S'inscrire dans une démarche de développement durable : réduire les gaz à effet de serre, préserver les ressources et être dans l'esprit des politiques communautaires « Transitions énergétiques » et « Ville respirable » ;
- Décliner les documents supra communaux tels que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et le Schéma d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) en cours d'études, ou encore le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ;

Et plus spécifiquement :

- Déterminer les conditions permettant d'améliorer l'accessibilité de notre territoire (engorgement de l'entrée nord d'Arras, contournement complet de l'agglomération, ...) ;
- Développer les modes actifs de déplacements ;
- Apaiser les centres-villes et notamment celui de la ville-centre et les traversées d'agglomération ;
- Aborder la question des déplacements des engins agricoles.

Ce document, à portée réglementaire, vise donc à déterminer les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il planifie et coordonne les actions de tous ceux qui interviennent sur l'espace public et vise à rééquilibrer la part de la voiture au profit des modes de transport collectifs et des déplacements doux (vélo, marche).

### **Une démarche partagée**

D'abord dans le cadre du PLUi volets Habitat et Déplacements puis tout au long de la démarche d'élaboration du PDU, les partenaires et personnes publiques ont été associés. Des forums, ateliers thématiques et groupes de travail ont permis d'aborder et de débattre sur les différentes thématiques.

Le Forum des Acteurs de la Mobilité (transports, déplacements), organisé le mardi 14 avril 2015, comprenait :

- La présentation des enjeux pré-identifiés du PLUi en lien avec la mobilité ;
- Une table ronde : « quelle alternative à la voiture à l'horizon 2030 ? » (CEREMA, bureau d'étude EGIS, KEOLIS, VP mobilité et transport de la CUA) ;
- Une conférence sur « la mobilité de demain et la ville des courtes distances » présenté par Frédéric HERAN, Maître de Conférences - Université Lille 1 ;
- Un débat « réflexion autour des problématiques : discerner les futurs besoins et enjeux ».

Deux groupes de travail « Rocades » en avril 2016 et mars 2017 avaient pour objectif de définir les stratégies de gestion des flux dans le cadre des nouveaux tronçons de rocade à venir autour de l'agglomération.

Un atelier "Rocades et mobilité" a également eu lieu le 4 juillet 2017 au Parc de la Tourelle d'Achicourt. Ce dernier s'appuyait sur les productions faites par les groupes de travail « PLUi et Rocades » et le COPIL du PDU et évoquait leurs propositions d'orientations du PDU pour l'accompagnement de la mise en service des rocades, les parkings-relais, les transports en communs et les mobilités alternatives. Cet atelier a accueilli plus de 30 participants.

En juin 2018, un COPIL PDU a permis d'évoquer les différents scénarii du PDU ainsi que les fiches actions. Ont également été abordés les sujets comme la rocade Est, les réflexions en cours sur les parkings de proximité et le secteur de la gare.

Lors du comité technique de septembre 2018, les fiches actions ont pu être examinées en détail et faire l'objet d'échanges fructueux. A la suite de cette réunion, les personnes publiques associées ont contribué à la finalisation du plan d'actions en formulant notamment des remarques et observations. Cinq retours écrits ont été fait, émanant de la DDTM, du Conseil Départemental du Pas-de-Calais, du SCOTA, d'Artis (gestionnaire du réseau de bus urbains) et de la ville d'Arras. La démarche a été ponctuée d'un comité de pilotage en novembre 2018.

Au fur et à mesure de l'élaboration du PDU, les documents ont également été mis à disposition de la population sur le site Internet de la Communauté Urbaine d'Arras. Après rédaction du plan d'actions, le projet de PDU a été mis à disposition dans chacune des communes du territoire, au siège de la Communauté Urbaine et en ligne, afin de recevoir l'avis de la population. Cette concertation a fait l'objet d'une publicité dans la presse locale et a été relayée sur les réseaux sociaux.

Une remarque relative au plan d'actions a été portée au registre de concertation de la commune d'Etrun. Concernant la fiche action n°2, la demande porte sur la diminution du seuil pour lequel une étude de déplacements est nécessaire afin de l'adapter aux communes rurales. Concernant la fiche action n°10, il est fait état du rôle des gares du territoire et de la nécessité de densifier autour de la gare de Roeux, gare rurale la plus fréquentée du territoire. Concernant la fiche action n°26, la sécurisation des trajets domicile-travail étant un enjeu fort, la sécurisation de la RN25 pourrait être intégrée à cette fiche. Enfin, un avis très favorable est formulé concernant la fiche action n°34 relative à la prise en compte des déplacements des engins agricoles.

Ces travaux doivent nous conduire à l'approbation d'un Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030.

### **Une démarche progressive**

Le PDU s'est déroulé en 4 grandes étapes :

- Une enquête ménages-déplacements ;
- Un diagnostic ;
- La définition de la stratégie retenue ;
- L'écriture du projet de PDU et des fiches actions.

#### **1/ Une enquête déplacements**

La première étape du PDU a consisté à identifier les façons de se déplacer des habitants de l'agglomération arrageoise. C'est l'objet de l'enquête déplacements villes moyennes (EDVM) qui a été réalisée entre janvier et février 2014 auprès de 2 194 personnes. Cette enquête, répondant à une méthodologie nationale, a permis de connaître les habitudes de déplacement des habitants du territoire et d'opérer des comparaisons avec d'autres agglomérations similaires.

#### **2/ Le diagnostic du PDU**

Dans un second temps, le diagnostic, a permis de définir les enjeux et objectifs pour notre territoire selon les 11 thématiques réglementaires citées précédemment.

Ainsi, les enjeux et objectifs issus du diagnostic sont les suivants :

<b>Un territoire fortement polarisé et gros générateur de déplacements motorisés</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prendre en compte l'accessibilité générale de la CUA et maintenir une desserte ferroviaire de qualité en relation avec l'ensemble des pôles régionaux mais aussi avec Paris</li><li>• Offrir un bouquet de mobilités pour l'ensemble des déplacements au sein de la CUA</li><li>• Encourager l'usage partagé de la voiture et accélérer la transition du parc de véhicules</li><li>• Adopter systématiquement des principes de partage de la voirie</li></ul>
<b>Des parts modales des modes alternatifs qui progressent</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Offrir un panel de solutions de mobilité adaptées à chaque situation, tout en maîtrisant les coûts du transport</li></ul>

<b>Un réseau de transport collectif qui a su évoluer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offrir des niveaux de service aux transports collectifs aptes à concurrencer réellement l'usage de la voiture individuelle</li> <li>• Développer l'offre de services en fonction de la demande qui ne cesse de se complexifier</li> </ul>
<b>La gare et son quartier, un lieu stratégique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer le pôle gare comme une véritable centralité urbaine et organiser les dessertes en fonction de l'ensemble des projets potentiels</li> </ul>
<b>Des modes actifs à conforter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place l'infrastructure nécessaire pour encourager les déplacements en 2 roues (piste et bandes cyclables, stationnement dédié, ...) et utilisation des nouveaux potentiels de l'électromobilité</li> <li>• Renforcer l'usage de la marche à pied au cœur des espaces urbanisés en travaillant sur les itinéraires et leur confort</li> </ul>
<b>Une offre de stationnement très abondante</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser le stationnement comme un véritable outil de gestion de trafic et de partage modal</li> <li>• Développer une offre différenciée afin de répondre aux multiples fonctions des zones urbaines</li> <li>• Trouver l'équilibre entre offre et demande afin de ne pas hypothéquer l'attractivité de l'espace urbain, tant dans sa composante espace de vie que sa composante économique</li> </ul>
<b>Un réseau viaire dense et maillé, mais un barreau manquant à l'Est du territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en service le projet de rocade Est</li> <li>• Adapter le réseau viaire tant aux espaces traversés qu'aux multiples mobilités</li> </ul>
<b>Des choix stratégiques à concrétiser</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechercher les conditions d'un juste équilibre entre la voiture, la préservation du cadre de vie et la dimension économique</li> </ul>
<b>Accompagnement de la CUA dans les nouveaux outils de la mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anticiper les évolutions sociétales et créer les conditions qui feront des évolutions technologiques une opportunité</li> <li>• Accompagner, conforter et amplifier ces évolutions de comportement</li> </ul>

Pour permettre au territoire d'atteindre ces objectifs, les grands leviers retenus sont :

- Maintenir le dynamisme du territoire à l'horizon 2030 ;
- Une cohérence indispensable des politiques publiques ;
- Ancrer la mobilité arrageoise dans les grandes transitions ;
- Répondre à la hausse du nombre de déplacements des territoires de la CUA.

### 3/ La stratégie retenue et le plan d'actions

A l'horizon 2030, en fonction des prévisions démographiques, la population de la CUA (population âgée de plus de 11 ans) générerait 407 000 déplacements sur une journée, tous modes confondus, soit une augmentation de 14% par rapport à 2015.

Bien évidemment, l'objectif du PDU est d'intégrer cette nouvelle population sans dégrader les conditions de mobilité sur l'agglomération. Par conséquent, l'objectif est de ramener la part modale voiture « conducteur » de 52% à 43%, ce qui concrètement ramènerait le nombre de déplacements « conducteur » au seuil des 175 000 déplacements par jour (contre 186 000 en 2015), et ce, au bénéfice de tous les autres modes.

La stratégie retenue pour le PDU – Grand Arras 2030 se segmente en 7 axes, repris ci-dessous, et dont l'objectif général est détaillé.

#### **AXE 1 : Assurer une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement**

Objectif général : Valorisation des projets urbains déjà desservis par un axe de transports collectifs et nécessité systématique d'analyser les impacts « mobilité » dans tous projets urbanistiques mais aussi économiques.

La réussite de toutes ces démarches reposera sur l'interconnexion régulière des acteurs de l'urbanisme, de l'aménagement, de la santé, de l'environnement et bien évidemment des transports. Pour cela, le PDU propose d'établir une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à

l'automobile (*Fiche action n°1*). Le PDU recommande également la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes (*Fiche action n°2*).

Le PDU insiste particulièrement pour privilégier le développement urbain dans les espaces déjà bien desservis par les transports collectifs. Ceci se traduit à la fois par la nécessité de desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs (*Fiche action n°3*), mais également par la définition des secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif (*Fiche action n°4*).

## **AXE 2 : Renforcer la mobilité pour tous**

Objectif général : Valorisation des besoins spécifiques des seniors, des Personnes à Mobilité Réduite, des quartiers prioritaires dans les politiques de la ville, ...

Dans cet axe, un focus est fait sur l'ensemble de ces cibles (seniors, personnes à mobilité réduite, ménages en précarité énergétique), en travaillant particulièrement sur l'information des services existants et sur le développement de liaisons vers les lieux d'emplois que sont les grands parcs d'activités de la CUA (*Fiches actions n°5 / 6 / 8*).

Parallèlement, la CUA est très attentive à maintenir une offre de transport accessible sur l'ensemble de son territoire, et en particulier sur les quartiers prioritaires (*Fiche action n°7*).

## **AXE 3 : Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés**

Objectif général : Valorisation des outils existants et maintien d'une offre diversifiée de transport collectif selon la pertinence du déplacement.

L'un des enjeux majeurs de cet axe est de maintenir la desserte ferrée du territoire, notamment en veillant au maintien voire au renforcement de la desserte TGV de la gare d'Arras, et en étudiant la faisabilité d'une gare européenne connectée au Réseau Express Grand Lille (*Fiche action n°9*). Dans cette optique, une réflexion sera menée sur les différentes gares et haltes ferrées du territoire de manière à bien définir le rôle de chacune (*Fiche action n°10*).

La hiérarchisation du réseau de transport urbain de la Communauté Urbaine d'Arras permet de desservir l'ensemble du territoire via des lignes urbaines et du transport à la demande. Pour favoriser la régularité et donc maintenir l'attractivité du réseau, des aménagements permettant d'améliorer et de garantir la vitesse commerciale de certaines lignes seront à prévoir (*Fiche action n°11*).

Enfin, l'intermodalité entre les différents modes de transport devra être travaillée pour permettre des déplacements plus souples et plus efficaces, et faciliter les échanges entre les différents modes de transport, notamment les modes doux en rabattement vers le réseau de transport collectif (*Fiche action n°12*).

## **AXE 4 : Construire une agglomération apaisée**

Objectif général : La mobilité s'organise et s'adapte aux développements urbains et surtout aux espaces publics. Il s'agit de passer un nouveau cap dans l'évolution des espaces publics, en cohérence avec les objectifs de report modal et de maîtrise de la place de l'automobile grâce à trois outils principaux :

- La démarche « Quartier apaisé » (*Fiches actions n°13 / 14*), qui fait du 30 km/h en ville la norme, afin notamment de faciliter la cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons ;
- L'amélioration du partage de l'espace public (*Fiche action n°15*), qui maîtrise la place de la voiture en circulation ou en stationnement, pour accroître celle accordée aux modes alternatifs (marche, vélo, transports collectifs), à la vie locale et à la nature de proximité ;
- La mise en œuvre d'aménagements permettant de favoriser et de sécuriser l'usage des modes doux (marche à pied, vélo), tout en renforçant l'attractivité économique, commerciale, résidentielle et touristique du territoire (*Fiches actions n°16 / 17 / 18*).

## **AXE 5 : Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles**

Objectif général : Mettre en œuvre un réseau viaire apte à traduire les principes de modération de trafic dans les centres urbanisés et organiser le stationnement comme véritable outil de gestion du trafic.

L'aménagement, l'exploitation et l'usage du réseau principal de voirie doivent évoluer pour permettre l'apaisement et le partage des espaces publics, soutenir le développement des alternatives à l'autosolisme et fiabiliser les conditions de circulation.

Le PDU propose une typologie fonctionnelle des voies fondée sur le rôle que jouent les axes ou itinéraires identifiés dans la desserte des territoires de la CUA, et précise les enjeux d'aménagement ou d'exploitation associés (*Fiche action n°19*).

Le projet de hiérarchisation de la CUA n'est pas encore complet puisqu'un élément fondamental, le contournement Est n'est pas encore mis en service. Par conséquent, un des objectifs majeurs de ce PDU est la finalisation de la rocade en une seule fois afin de limiter le trafic de transit au cœur des espaces urbanisés de l'agglomération et d'alimenter en charroi lourd l'ensemble des grands espaces économiques de l'arrageois (*Fiche action n°20*).

Dans le PDU, les axes structurants du réseau viaire doivent conforter leur rôle multimodal pour contribuer à réduire le trafic automobile et fiabiliser les conditions de circulation. Pour cela, il s'agira :

- D'aménager des points de régulation sur la rocade (*Fiche action n°21*) ;
- De revoir les jalonnements en fonction de la mise en service des différents tronçons de la rocade (*Fiche action n°22*) ;
- D'aménager les entrées de ville pour concrétiser des changements de comportement des automobilistes (*Fiche action n°23*).

La finalisation de la rocade et l'aménagement des différents axes structurants ont pour but de diminuer les volumes de trafics sur les boulevards d'Arras, qui, dès lors pourront être réaménagés (*Fiche action n°24*).

Le PDU insiste également sur trois éléments pour faire évoluer la politique de stationnement :

- Mettre en œuvre sur l'agglomération des parcs de stationnement de rabattement vers les transports collectifs, en lien avec la stratégie de report modal (*Fiche action n°27*) ;
- Adapter les dispositions et périmètre de stationnement réglementé sur les secteurs denses de l'agglomération (*Fiches actions n°28 / 29*) ;
- Mettre en place de nouvelles normes (*Fiche action n°30*).

Enfin, l'accidentologie sera également une priorité de ce PDU avec la sécurisation des traversées de centres bourgs (*Fiche action n°25*), et plus particulièrement le traitement des points d'insécurité routière (*Fiche action n°26*).

## **AXE 6 : Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique**

Objectif général : La valorisation de l'économie n'est pas antinomique au développement d'une agglomération qui a la volonté de mettre en place une politique ambitieuse de mobilité durable.

La difficulté dans l'organisation des mobilités économiques est qu'elle concerne de nombreux acteurs. Il est donc nécessaire de créer une structure pour regrouper tous les intervenants et d'établir de manière partenariale un guide de pratique de la logistique urbaine pour l'arrageois, qui devrait s'organiser autour des principes suivants :

- Promouvoir un transport de marchandises moins routier et moins polluant, favoriser le report modal, inciter et accompagner les professionnels pour accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules utilitaires... (*Fiche action n°31*) ;
- Accompagner la logistique urbaine et faire de la réglementation un levier de performance et d'innovation, notamment en développant des aires de livraisons, avec évolution de leur réglementation pour améliorer leurs usages (*Fiche action n°33*) ;
- Animer un réseau d'acteurs pour favoriser le partage d'expériences et l'émergence de bonnes pratiques, accompagner les entreprises dans l'établissement de leur plan de mobilité (*Fiche action n°32*).

La problématique des déplacements agricoles sera également prise en compte via la définition d'itinéraires agricoles adaptés, mais également via la sensibilisation et la concertation avec l'ensemble des usagers (*Fiche action n°34*).

Enfin, le secteur Gare – Petite Vitesse, lieu stratégique du territoire devra faire l'objet d'une attention particulière permettant de mieux connaître le fonctionnement du secteur, les besoins et les enjeux afin de se doter d'un document cadre qui structurera et orientera pour les années à venir la stratégie d'évolution et de transformation du secteur (*Fiche action n°35*).

## AXE 7 : Favoriser les changements de comportement de mobilité

Objectif général : Nécessité d'initier des changements de comportement pour une mobilité plus durable.

L'objectif est également d'accélérer la dynamique d'évolution des véhicules vers des véhicules moins polluants et plus sobres au niveau local, notamment en :

- Étudiant la faisabilité de la mise en place d'une Zone à Faible Émission au cœur de l'agglomération, afin de garantir une amélioration de qualité de l'air sur les secteurs les plus pollués (*Fiche action n°36*) ;
- Sensibilisant les transporteurs de marchandises dans le but de rationaliser les flux de circulation et en développant les alternatives au transport routier ... (*Fiche action n°37*) ;
- Accélérant le déploiement des bornes de recharges électriques et des stations-service distribuant du GNV sur le territoire, en développant le biogaz, ou encore en encourageant l'élaboration de plans de mobilité ... (*Fiche action n°38*).

Par ailleurs, le développement de nouveaux services de mobilité (information multimodale en temps réel, calculateur d'itinéraires intégrant tous les modes de déplacements, paiement en ligne, mise en relation pour le covoiturage, réservation d'un véhicule d'autopartage ou d'une place de consigne vélo ...) offrira des alternatives à la possession ou à l'usage individuel de la voiture (*Fiche action n°39*).

Enfin, la promotion des mobilités durables auprès des habitants permettra de modifier les pratiques des usagers en favorisant davantage les modes alternatifs (*Fiche action n°40*).

Ce plan d'actions s'accompagne des outils de suivi et d'évaluation nécessaires à sa mise en œuvre opérationnelle.

5 actions majeures prioritaires ont été déterminées :

- Le contournement EST ;
- Le réseau cyclable ;
- La sécurisation de la circulation routière dans les villes et villages ;
- Le plan piétons ;
- La sensibilisation pour une autre mobilité.

Conformément à la réglementation, le projet de PDU comporte deux annexes :

- Le rapport environnemental : il mesure les impacts environnementaux du scénario retenu et des actions qui en découlent ;
- L'annexe accessibilité : elle regroupe les mesures d'aménagement et d'exploitation mises en œuvre par l'Agglomération afin d'améliorer l'accessibilité des transports urbains. Elle vise également à coordonner l'ensemble des acteurs de la chaîne des déplacements.

Conformément à l'article L.1214-15 du Code des Transports, la commune de MAROEUIL, en tant que personne publique associée, est appelée à formuler ses observations sur le projet de PDU arrêté par le Conseil Communautaire de la Communauté Urbaine d'Arras par délibération du 20 Décembre 2018.

Monsieur le Maire invite le Conseil à :

- Donner son avis sur le projet de PDU – Grand Arras 2030

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré,

- **PREND ACTE** de la présentation du projet de PDU – Grand Arras 2030 arrêté.
- **EMET UN AVIS FAVORABLE** au projet de Plan de Déplacements Urbains – Grand Arras 2030, arrêté par le Conseil Communautaire de la Communauté Urbaine d'Arras par délibération du 20 Décembre 2018.
- **PROCEDE** à l'affichage de la délibération pendant un mois en mairie.

Au cours des débats, le Conseil Municipal a émis le souhait de créer un maillage territorial des modes de déplacement doux, devant relier les différentes communes de la Communauté Urbaine.

A l'unanimité (pour : 15 contre : 0 abstentions : 0)

**2019DE3 : Plan Local d'Urbanisme intercommunal sur le territoire de 39 communes - Avis de la Commune sur le projet de plan arrêté**

Monsieur le Maire donne lecture du rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

## **NOTE EXPLICATIVE DE SYNTHÈSE ET EXPOSÉ DES MOTIFS :**

### **I/ CONTEXTE DANS LEQUEL INTERVIENT CETTE DÉLIBÉRATION**

La Communauté urbaine d'Arras est compétente en matière de documents d'urbanisme.

Le Conseil de la Communauté a prescrit le 07 mars 2013 l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) sur son périmètre de 39 communes afin de répondre à une forte incitation législative mais surtout de construire un véritable projet de territoire partagé à une échelle pertinente pour aborder les enjeux stratégiques.

Deux dispositions législatives spécifiques (modifiées depuis) ont fortement incité la collectivité à engager une démarche d'élaboration d'un PLUI en respectant un calendrier contraint, à savoir : la caducité des Plan d'Occupation des Sols et le fait que les dispositions des PLU contraires ou ne prenant pas en compte les lois Grenelle seront privées d'effet sauf si la collectivité compétente prescrit l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et l'approuve avant le 31 décembre 2019.

Par ailleurs, l'engagement de la Communauté Urbaine dans une démarche de planification intercommunale vise également à apporter une réponse collective aux grands enjeux urbains.

Le PLUI permet aussi de disposer d'une force de dialogue avec les différents partenaires, institutionnels comme professionnels (promoteurs, architectes, etc.) favorisant la mise en œuvre du projet de territoire.

L'ensemble de ces facteurs ont contribué au lancement de la démarche de PLUI du Grand Arras.

Conformément à l'article R153-5, chaque commune membre dispose d'un délai de 3 mois à compter de l'arrêt du projet de PLUI pour rendre son avis.

Aussi, le projet de PLUI ayant été arrêté par délibération du Conseil de Communauté en date du 20 décembre 2018, chaque commune membre peut rendre un avis par délibération du Conseil municipal au plus tard le 20 mars 2019.

Parallèlement, le projet de PLUI arrêté a été transmis pour avis aux Personnes Publiques Associées et à l'autorité environnementale de l'État, cette dernière se prononçant sur l'évaluation environnementale du projet de PLUI.

### **II/ RAPPEL DES OBJECTIFS POURSUIVIS DEFINIS DANS LA DÉLIBÉRATION DU 7 MARS 2013**

Selon la délibération de prescription, les objectifs poursuivis par la procédure d'élaboration du PLUI sont les suivants :

- satisfaire aux exigences de la loi ENE en matière de planification ;
- rechercher un développement du territoire équilibré et de qualité pour le long terme :
  - équilibre entre renouvellement urbain, développement urbain et sauvegarde des milieux agricoles et naturels,
  - qualité urbaine, architecturale et paysagère,
  - prise en compte de l'environnement et des risques ;
- mettre en œuvre, à l'échelle du territoire de la communauté, les objectifs suivants : diminution des obligations de déplacements, gestion économe de l'espace, réduction des gaz à effet de serre, préservation et restauration des continuités écologiques, ... ;
- s'inscrire dans une démarche de développement durable : lutter contre le changement climatique, préserver les ressources, promouvoir le vivre ensemble, ... ;
- décliner les documents supra communaux tels que, par exemple, le SCoT, le SDAGE, les SAGE, et les politiques environnementales traduites dans les SRCE, PCET, PPRT, etc.,

et plus spécifiquement de :

- définir les besoins du territoire, à l'échelle des 39 communes, de manière globale et cohérente en termes d'aménagement de l'espace, de surfaces agricoles, de développement économique, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'environnement, de ressources et de capacité des équipements ... ;

- déterminer les conditions permettant de diminuer les déplacements, améliorer l'accessibilité de notre territoire (engorgement de l'entrée nord d'Arras, contournement sud, ...), développer les modes doux de déplacements et les transports en commun ;
- poursuivre le développement économique en renforçant les zones d'activités existantes (Actiparc, Artoipole, ...) et en diversifiant l'activité autour du tourisme, du tertiaire et de la recherche dans le domaine de l'agro-alimentaire ;
- développer l'accessibilité numérique en visant un bouclage Très Haut Débit à l'échelle du territoire communautaire ;
- réduire la consommation des espaces agricoles et naturels en optimisant le foncier constructible (densité minimum à appliquer, ...) et en favorisant l'utilisation des dents creuses au sein du tissu urbanisé et la reconstruction de la ville sur elle-même (opérations de renouvellement urbain, reconquête de friches industrielles, ...)
- poursuivre la mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue et s'appuyer sur les richesses existantes du territoire en termes de patrimoine naturel, d'espaces agricoles, de paysages, d'espaces naturels favorisant la biodiversité, ... pour définir un projet environnemental ambitieux, et garant de l'identité du territoire ;
- gérer durablement les ressources notamment en matière de captage d'eau potable et maîtriser les nuisances et les risques industriels (PPRT CECA et PPRT Primagaz) et naturels (inondations, mouvements de terrains, ...)
- conforter l'attractivité du territoire en favorisant le développement d'un territoire innovant, équitable, viable et agréable à vivre ;
- adapter les règles d'urbanisme en vigueur pour prendre en compte les évolutions constructives en matière de performance énergétique, les processus d'économie d'énergie, les nouvelles formes d'habitat (habitat contemporain, modulable, habitat bioclimatique...)

### **III/ L'ARRET DU PROJET DU PLUI**

#### **96.Le projet de PLUI respecte le cadre législatif en vigueur**

L'élaboration du projet de PLUI de la Communauté Urbaine d'ARRAS a été guidée à la fois par :

- Les grandes ambitions politiques des élus du territoire, déclinées au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durables ;
- Des dispositions réglementaires (lois-cadre) et spatiales (documents de planification supra-communaux) de normes supérieures (lois SRU, ENL, Grenelle I et II, ALUR, simplification de la vie des entreprises, Macron et transition énergétique).

#### **99.La composition du projet de PLUI**

Le projet de PLUI est constitué des documents suivants :

- Un rapport de présentation qui comporte un diagnostic, un état initial de l'environnement, une justification des choix, une évaluation environnementale, des indicateurs de suivi ainsi que des annexes ;
- Un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) définissant les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement retenues par la collectivité pour planifier l'avenir du territoire à l'horizon 2030 ;
- Un règlement constitué d'une partie graphique qui délimite les zones urbaines, à urbaniser, agricoles, naturelles et d'une partie écrite qui fixe les règles applicables à l'intérieur de chacune des zones ;
- Des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) déclinées à différentes échelles et à différents niveaux de détail :
  - Une OAP thématique « Trame Verte et Bleue » s'inscrivant sur l'ensemble du territoire et posant les principes de mise en valeur de l'environnement, des continuités écologiques, des paysages et du patrimoine;
  - 39 OAP communales, constituant la déclinaison du PADD, sorte de schéma de référence, à l'échelle du territoire communal ;
  - Des OAP sectorielles portant sur des secteurs d'aménagement à enjeux ;
  - Une OAP en secteur dépourvu de règlement : périmètre au sein duquel le règlement et le zonage du PLUI ne s'appliquent pas.
- Des annexes rassemblant l'ensemble des informations utiles et des contraintes à prendre en compte sur le territoire.

## 109. Le projet de PLUI et les choix retenus

### Les grandes lignes du PADD

A travers son PADD, la Communauté Urbaine d'Arras se fixe l'ambition de devenir, à l'horizon 2030, une référence incontestable du développement local à haute valeur humaine ajoutée.

Cinq axes de développement stratégiques ont été retenus pour un territoire d'excellence avec chacun des dispositions spécifiques afin de mettre en œuvre le PADD.

Les 5 axes du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et les principales dispositions assurant leur traduction réglementaire, via les OAP et le règlement, sont les suivants :

#### Axe 1 : une économie à haute valeur humaine ajoutée profitable aux habitants du territoire

Le Grand Arras souhaite se positionner au sein de la région Hauts-de-France en faveur du développement des filières économiques à haute valeur humaine ajoutée.

#### Axe 2 : un cadre de vie privilégié : un environnement naturel et un patrimoine historique à préserver

Le territoire veut cultiver sa relation privilégiée avec l'environnement en œuvrant à sa préservation, dans le contexte particulier du réchauffement climatique.

#### Axe 3 : Une attractivité résidentielle renforcée garante des grands équilibres socio-économiques et du positionnement compétitif du territoire

L'agglomération arrageoise ambitionne de se hisser au rang des destinations résidentielles les plus prisées au nord de Paris pour fidéliser ses habitants et attirer de nouvelles populations éventuellement à haut pouvoir d'achat.

#### Axe 4 : Un très haut niveau de service à la population facilitateur de déplacements et de vie quotidienne

Pour compléter son modèle de développement tourné vers la qualité de vie, la CUA compte offrir à la population un niveau de service performant dans les domaines de la mobilité, des services et commerces de proximité, de la santé, de la connectivité, de la culture et du loisir.

Concernant la mobilité, les innovations notamment en termes de multimodalité et de services conjugués à un changement progressif des mentalités vont faire émerger de nouvelles habitudes.

#### Axe 5 : Une responsabilité sociétale exigeante : lien social et solidarités au service du bien vivre ensemble

L'équilibre sociétal, fondé sur la solidarité entre les hommes, la coopération entre les organisations, les relations enrichissantes entre le pôle urbain et les espaces ruraux, est fondamental dans la conception d'un territoire tourné vers la qualité de vie et dans la mise en œuvre du projet de territoire.

#### Les objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

L'ambition de l'intercommunalité repose sur une croissance démographique de +7 à 8 % sur les 16 prochaines années, ce qui génère un besoin de 8 500 à 10 000 logements supplémentaires. Du point de vue économique, l'objectif est de permettre la création de 9 000 à 11 000 emplois.

Parallèlement, territoire volontariste en termes de modération de la consommation d'espace agricole et impulsant un modèle de renouvellement de la ville sur elle-même, la CUA s'est engagée à réduire de près d'un tiers sa consommation de terres agricoles et naturelles pour les besoins de l'urbanisation par rapport aux 10 dernières années.

De ce fait, afin de répondre à la totalité de ces besoins mais aussi de respecter l'objectif de réduction de la consommation d'espaces agricoles, la CUA a priorisé la production de ces logements et de ces emplois par la résorption des locaux vacants, friches et dents creuses.

En conséquence, la surface totale dédiée aux extensions urbaines sur l'espace agricole et naturel a pu être limitée à un total de 420 ha se répartissant comme suit :

- 150 ha sont dédiés aux extensions à vocation résidentielle ;

- 250 ha sont dédiés aux extensions à vocation économique ;
- 20 ha sont dédiés aux extensions à vocation de loisirs et d'équipements.

## **Les principales dispositions des OAP**

### *L'OAP thématique Trame Verte et Bleue (TVB)*

La Trame Verte et Bleue, dans la continuité des documents supra-communaux, fait l'objet d'une OAP thématique afin d'assurer la préservation de ses différentes entités, à savoir :

- Des cœurs de nature qui concentrent l'essentiel de la biodiversité (ZNIEFF, Espaces Naturels Sensibles, espaces gérés par le Conservatoire des Espaces Naturels, réservoirs du SRCE),
- Des espaces de nature importants, servant d'appui au déplacement des espèces (maillage boisé, forêts, prairies, corridors des Bonnettes, espaces relais urbains),
- Des corridors écologiques et des pénétrantes vertes et agricoles.

L'OAP TVB est organisée en 6 parties reprenant chacune les éléments de la trame verte et bleue à protéger, en déclinant des prescriptions à savoir :

- Les vallées : la colonne vertébrale de la Trame verte et bleue de l'Arrageois ;
- Les masses boisées, prairies et réseau de haies ;
- Les pénétrantes vertes et agricoles ;
- La nature en ville comme élément essentiel de l'armature naturelle du territoire ;
- Valorisation du patrimoine paysager et urbain ;
- Intégration de la multifonctionnalité de la trame verte et bleue.

Les différentes recommandations relatives à ces éléments permettent de les préserver au maximum tout en assurant leur valorisation.

### *Les OAP communales*

Les 39 OAP communales, véritables "Schémas de référence local", constituent une déclinaison à l'échelle communale du PADD communautaire, de l'OAP thématique TVB et des projets communaux s'inscrivant dans la logique du projet de territoire. Aussi, la légende de cet échelon d'OAP suit les quatre premiers axes du PADD.

### *Les OAP sectorielles*

Les OAP sectorielles encadrent le développement d'une quarantaine de secteurs en complément du règlement, des OAP communales et de l'OAP thématique TVB. Elles permettent de guider de manière qualitative l'évolution de secteurs aux contextes, échelles, rayonnements et enjeux divers et de garantir, à terme, une organisation cohérente de ces futurs espaces de vie.

### *L'OAP en secteur dépourvu de règlement*

Une OAP en secteur dépourvu de règlement a été inscrite sur un ancien site industriel « Comptoir Bois Industrie » (CBI) situé en retrait de l'avenue John F Kennedy à Arras. Elle conforte une valorisation de la planification par le projet et pas uniquement par la règle.

## **Les principales dispositions du règlement et du zonage**

Globalement, la conception et la rédaction du règlement favorisent un urbanisme de projet en laissant une place au dialogue entre les acteurs qui œuvrent dans le domaine de l'organisation de la ville et de ses territoires.

Le zonage reprend les principales zones suivantes :

- Les zones urbaines mixtes :
  - o UA pour les zones urbaines centrales à dominante habitat, caractéristiques des tissus urbains denses et groupés, le plus souvent fondés sur les tissus bâtis les plus anciens des villes, bourgs et villages du territoire et représentant des secteurs à enjeux de par leur situation. Elle a pour objectifs de favoriser la mixité fonctionnelle afin de conforter le dynamisme, l'attractivité et l'économie

résidentielle des centres de vie, d'affirmer le caractère urbain dense en privilégiant une implantation à l'alignement tout en permettant des respirations en cœur d'îlots, d'encourager la réalisation de projets architecturaux innovants et/ou performants en matière énergétique et de favoriser le renouvellement urbain, etc.

- o UB pour les zones urbaines mixtes à dominante d'habitat présentant des enjeux forts en termes de densification et/ou de reconquête urbaine. Afin de catalyser les possibilités de densification de ces zones, les règles encadrant la forme urbaine autorisée ont été rédigées avec pour objectif de faciliter les opérations immobilières ;
- o UC pour les zones urbaines mixtes périphériques à dominante d'habitat, caractéristiques des tissus urbains de moyenne à faible densité, le plus souvent fondée sur les extensions récentes des tissus. Cette zone permet une mixité des fonctions tout en limitant la surface des commerces afin d'éviter un développement anarchique du commerce en zone périphérique des villes, bourgs et villages. L'objectif poursuivi dans ces zones est de prendre en compte le caractère moins dense du bâti se traduisant également par une implantation en recul des voies.
- Un ensemble d'autres zones urbaines mais à vocations spécifiques qui a été défini pour tenir compte de la diversité de l'occupation actuelle ou projetée du tissu urbain et des spécificités propres à chaque vocation dominante : une zone UE correspondant aux activités économiques, une zone UG pour les activités ferroviaires, autoroutières et de services publics, une zone UJ correspondant aux fonds de jardins situés en contact avec les zones agricoles ou naturelles, une zone UL pour les équipements publics ou d'intérêt collectif (constructions à usage sportif, culturel, socio-culturel, socio-éducatif, récréatif, de détente, de loisirs, touristiques et de santé) et les services marchands y étant liés et une zone UP dédiée aux parcs urbains, squares et élément de nature urbaine.
- Les zones à urbaniser (AU) qui sont des zones non équipées ou peu équipées réservées à l'extension urbaine de la commune, dont la vocation est, à plus ou moins long terme, d'être intégrées aux zones urbaines existantes. Différentes zones à urbaniser ont été distinguées en fonction de leur future vocation : 1AUA, zone mixte à dominante habitat ; 1AUE pour les activités économiques et 1AUL pour les équipements publics ou d'intérêt collectif ou de développement touristique. Les zones AU peuvent être urbanisées lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble ou au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone. La plupart des autres règles applicables dans ces zones sont celles des zones U correspondantes (UA, UB, UC pour 1AUA, UE pour 1AUE et UL pour 1AUL).
- La zone Agricole (A) correspond aux secteurs du territoire à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Elle comprend des secteurs de taille limitée permettant des occupations autres qu'agricoles (déjà existantes ou projetées) et des secteurs dont les caractéristiques paysagères (cône de vue vers élément du patrimoine) et/ou environnementales (corridors écologiques à maintenir) impliquent des limitations en termes de constructibilité.
- La zone naturelle (N) correspondant à une zone de protection stricte des espaces naturels fragiles, des paysages et des lisières forestières et, dans des secteurs de taille limitée à des sites à vocation récréative et/ou touristique (Nl et Njf) ou d'accueil des gens du voyage (Nv) autorisant sous conditions et de manière limitée de nouvelles constructions.

#### **124. Les incidences du projet sur l'environnement**

Le PLUI est soumis à une évaluation environnementale, démarche itérative tout au long de la procédure qui a permis d'évaluer les effets de cette élaboration sur l'environnement.

Il a été notamment constaté :

*À propos de la consommation d'espace : un développement du territoire de manière rationnelle.*

Le PLUI vise à permettre le développement de la CUA de manière maîtrisée pour préserver les espaces naturels et agricoles.

*À propos de la biodiversité et du cadre paysager : un renforcement de ces facteurs de qualité de vie*

Le PLUI prévoit une limitation de l'étalement urbain et des espaces naturels consommés et d'assurer une protection des continuités et des cœurs de nature de la trame verte et bleue. Des orientations en faveur de la protection de l'intégrité de ces corridors sont formulées dans les OAP dans ces cas-là.

*À propos des énergies : faire de la défense de la transition énergétique et climatique un modèle de développement à atteindre*

La CUA, à travers son PLUI, entend œuvrer pour la réduction des consommations énergétiques en axant son projet de territoire autour du développement des modes de transports alternatifs à la voiture, en développant les formes urbaines plus compactes et en favorisant le recours aux énergies renouvelables.

*À propos de la ressource en eau : sécuriser l'approvisionnement et préserver la ressource en eau*

Le PLUI vise à préserver la ressource en eau, protéger les éléments aquatiques et leurs abords, adapter le projet de développement aux capacités des réseaux et gérer les eaux pluviales.

*À propos des risques et nuisances : faire du territoire un lieu de vie sûr et préservant l'avenir en maîtrisant les risques technologiques et naturels*

Afin de limiter l'exposition des biens et personnes aux risques et nuisance, le PLUI prévoit un développement du territoire axé sur la protection du réseau hydrographique et de ses abords, la protection contre les nuisances sonores et les risques technologiques, etc.

*À propos des incidences sur les sites Natura 2000*

10 sites Natura 2000 se trouvent dans un rayon de 30 km autour de la Communauté urbaine.

L'évaluation environnementale a conclu que le projet de PLUI ne portera pas atteinte aux espèces d'intérêt communautaire ni aux habitats naturels des sites Natura 2000.

En effet, le PADD affirme une volonté de protection du patrimoine naturel du territoire et notamment les corridors de la TVB. Les enjeux liés à la gestion de la ressource en eau sont également intégrés dans les objectifs du projet.

## **125. Rappel des prochaines étapes de la procédure**

Une enquête publique aura lieu en 2019. À cette étape, le public pourra consulter l'intégralité du dossier PLUI dans sa version arrêté du projet, le bilan de concertation, l'avis des PPA et de l'autorité environnementale ainsi que les avis émis par les communes membres ; dans ce cadre il pourra s'exprimer à nouveau sur le projet et émettre des observations avant l'approbation du PLUI prévue fin 2019.

- **VU** le Code Général des collectivités territoriales et notamment ses articles L. 5211-1 et suivants et articles L. 5215-1 et suivants,
- **VU** le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L. 151-1 et suivants, R. 151-1 et suivants et R.153-1 et suivants,
- **VU** la délibération du Conseil de Communauté en date du 7 mars 2013 prescrivant l'élaboration du PLUI et définissant les modalités de concertation avec le public,
- **VU** la conférence intercommunale relative aux modalités de collaboration avec les communes membres réunie le 9 octobre 2014,
- **VU** la délibération du Conseil Communautaire en date du 19 février 2015 arrêtant les modalités de collaboration entre la Communauté Urbaine d'Arras et les 39 communes membres dans le cadre de l'élaboration du PLUI,
- **VU** les délibérations des Conseils Municipaux des Communes membres de la CUA, prises de début décembre 2016 jusqu'à début mars 2017, débattant une première fois des orientations du PADD,
- **VU** la délibération du Conseil de Communauté en date du 30 mars 2017 prenant acte d'un premier débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLUI,

- **VU** les délibérations des Conseils Municipaux des Communes membres de la CUA, prises de début décembre 2017 jusqu'à début mars 2018, débattant une seconde fois des orientations du PADD,
- **VU** la délibération du Conseil de Communauté en date du 29 mars 2018 prenant acte d'un second débat sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLUI,
- **VU** la délibération du Conseil de Communauté en date du 20 décembre 2018 décidant d'appliquer au PLUI sur le territoire de 39 communes en cours d'élaboration, le contenu modernisé du Plan Local d'Urbanisme, à savoir l'ensemble des articles R.151-1 à R.151-55 du Code de l'urbanisme dans leur rédaction en vigueur à compter du 1er janvier 2016,
- **VU** la concertation qui s'est déroulée durant toute l'élaboration du PLUi ;
- **VU** la délibération du Conseil de Communauté en date du 20 décembre 2018 tirant le bilan de la concertation et arrêtant le PLUI,
- **CONSIDERANT** qu'il ressort du bilan de la concertation que les modalités de la concertation préalable prévues dans la délibération du 7 mars 2013 ont bien été respectées,
- **CONSIDERANT** la note explicative de synthèse ci-dessus contenant les informations relatives à l'objet de la présente délibération,

Après en avoir délibéré, le Conseil municipal :

- **PREND ACTE** de la présentation du projet de PLUI arrêté de la Communauté Urbaine d'Arras sur le territoire de 39 communes,
- **DONNE UN AVIS FAVORABLE** sur le projet de PLUI arrêté de la Communauté Urbaine d'Arras (39 communes), conformément à l'article L153-15 du code de l'urbanisme,
- **PROCEDE** à l'affichage de la délibération pendant un mois en mairie,
- **PROCEDE** aux mesures de publicité prévues par la réglementation en vigueur,
- **AUTORISE** Monsieur le Maire ou son représentant à signer tous les actes afférents et à engager toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Lors des débats, le Conseil Municipal a émis le souhait d'avoir un droit de regard sur le devenir du site des engrais MAXIMA.

A l'unanimité (pour : 15 contre : 0 abstentions : 0)

#### **2019DE4 : Programme Local de l'Habitat communautaire (2019-2025) et lancement de la consultation des communes et des personnes publiques associées**

Monsieur le Maire donne lecture du rapport suivant :

La Communauté Urbaine d'Arras a, par délibération de son Conseil en date du 22 juin 2017, engagé la révision du Programme Local de l'Habitat (2014-2020) afin d'étendre le PLH aux 7 communes qui ont rejoint la Communauté Urbaine au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et le mettre en cohérence avec les nouvelles dispositions du SCOTA et PLUI en cours d'élaboration.

Ce nouveau PLH, élaboré pour la période 2019-2025, définit, pour 6 ans, les objectifs et les principes à développer pour répondre aux ambitions de développement du territoire et aux besoins de la population

Je vous rappelle que le diagnostic et les orientations stratégiques ont été validés lors de la Conférence Intercommunale du 16 mai 2018 et du Conseil Communautaire du 20 juin 2018.

Le Conseil Communautaire a par délibération du 20 décembre 2018 arrêté le projet de Programme Local de L'habitat 2019-2025.

Ce projet de PLH s'inscrit dans la pleine continuité de la dynamique Habitat déjà impulsée par le PLH en vigueur, en intégrant toutefois les nouveaux enjeux de développement

- Le contrat de transition écologique ;

- La reconquête des logements vacants au-dessus de commerces, des dents creuses et des friches habitat (urbaines et rurales), les copropriétés fragiles dégradées ;
- La prise en compte du vieillissement dans le parcours résidentiel des ménages ;
- .. Les mixités sociales et fonctionnelles en articulation avec les orientations de la Conférence Intercommunale du Logement ;
- L'adossement d'une stratégie Habitat à celle du développement économique afin de favoriser le rapprochement domicile — travail et l'ancrage des salariés.

Par ailleurs, le scénario retenu mise davantage sur la mise en œuvre concertée et négociée des objectifs de mixité sociale par les communes à l'exception de celles soumises à obligations SRU.

Ce projet de PLH (2019-2025), présenté pour arrêt-projet, comprend un diagnostic, un document d'orientations ainsi qu'un programme d'actions territoriales et thématiques.

Ce dernier se décline en 7 orientations et 20 fiches-actions ainsi que 446 fiches actions communales :

**Orientation 1 : Renforcer l'attractivité résidentielle du territoire, fidéliser les résidents et attirer des nouveaux habitants**

Action n° 1 : Des objectifs compatibles avec le SCoT pour renforcer le cercle vertueux, Développement économique - Emploi - Habitat au service du territoire

Action n° 2 : Produire 672 logements par an de tous types permettant de compenser la décohabitation (1/3) et de garder une dynamique de développement équilibrée

**Orientation 2 : Développer des offres financièrement plus abordables, de qualité et innovantes**

Action n° 3 : Développer et promouvoir une offre d'habitat attractive et adaptée pour les salariés des entreprises du territoire

Action n° 4 : Poursuivre le développement du logement locatif à loyer modéré\* avec des ambitions qualitatives réaffirmées en termes d'architecture et de qualité énergétique

Action n° 5 : Veiller au reste à vivre des locataires d'habitat à loyer modéré, réduire le coût du logement sur le budget des ménages (via les outils fonciers, maîtrise des loyers et charges, le PLAI bas revenu...)

Action n° 6 : Produire de l'accession sociale / abordable à la propriété en adéquation avec les capacités d'investissement des accédants, dans le neuf et dans l'existant (Pass accession, dispositif région...)

**Orientation 3 : Viser un habitat à haute performance énergétique**

Action n° 7 : Le résidentiel au cœur du T.E.T.E territoire en tête pour la transition écologique (200 logements rénovés/ an — Production logements HLM E+C-)

Action n° 8 : Une démarche de rénovation urbaine tournée vers l'excellence énergétique et l'attractivité : Quartier bas carbone Baudimont, réflexion sur le devenir de l'îlot Kemmel Cassel Gris Nez, rénovations Jean Jaurès 4as.

Action n° 9 : La reconquête du bâti existant (logements vacants, friches, dents creuses notamment pour le secteur rural...) et l'opération « Arras cœur de ville, un levier de redynamisation de la ville centre »

**Orientation 4 : Mettre en œuvre la politique de peuplement définie par la CIL afin d'enclencher les conditions d'une véritable mixité sociale**

Action n° 10 : Poursuivre le rééquilibrage de l'offre locative à loyer modéré : notamment programme de soutien aux projets dans les pôles relais

Action n° 11 : Mettre en œuvre la stratégie d'attribution et de peuplement du territoire : CIL et commissions d'attributions

**Orientation 5 : Favoriser les parcours résidentiels des ménages**

Action n° 12 : Répondre aux besoins des publics en difficulté d'accès et / ou de maintien dans un logement adapté : réponses accompagnées pour les personnes les plus fragiles ou pour des publics spécifiques

Action n° 13 : Répondre aux besoins des jeunes sans spécialiser l'offre : adaptation FJT, loyers adaptés, étudiants,..

Action n° 14 : Offrir des choix résidentiels aux seniors ou personnes handicapées : béguinages, résidences services, adaptation du domicile

**Orientation 6 : Promouvoir un modèle de développement résidentiel durable et de qualité**

Action n° 15 : Promouvoir une gestion économe et responsable des ressources consommation foncière, gisements et performance énergétique

Action n° 16 : Articuler Habitat/ mobilité/développement économique (rapprochement domicile-travail, intégration dans les projets des moyens de mobilité, liaisons douces...)

Action n° 17 : Opération séduction auprès des entreprises du territoire (marketing territorial, image/habitants)

Orientation7 : Renouveler le dispositif d'observation, de pilotage et d'animation

Action n° 18 : Faire de l'observatoire un outil de pilotage, d'animation et d'évaluation de la politique communautaire en matière d'habitat : compléter l'observation des loyers du parc privé, la consommation foncière, lien ABSE... et développer des outils simples de reporting

Action n° 19 : Accompagner les communes dans la mise en œuvre de leurs objectifs PLH et orientations communautaires (soutien à la Maîtrise d'ouvrage communale)

Action n°20 : Renouveler et adapter au contexte les modalités de travail avec l'ensemble des acteurs de l'habitat, notamment les opérateurs, aménageurs et bailleurs.

Dans l'objectif de compatibilité avec les orientations et objectifs du SCOT, l'objectif de production de 672 logements par an a été territorialisé de la façon suivante :

	Répartition de la construction neuve de logements fixée dans le SCOT	Répartition de l'objectif fixé dans le PLH de produire 672 logements neufs par an	
		Sur les 6 ans du PLH (2019-2025)	En moyenne annuelle
Arras	83%	1 512	252
Communes urbaines		1 548	258
Pôles ruraux		276	46
Communes rurales	17%	696	116
<b>Total CUA</b>	<b>100 %</b>	<b>4032</b>	<b>672</b>

Les objectifs de production globaux sont répartis entre logements locatifs aidés, accessions aidées et offres libres selon les principes suivants :

- 185 logements locatifs aidés par an dont 30 % de logements locatifs PLAI, avec possibilité pour les communes rurales de mutualiser leurs objectifs ;
- 149 accessions aidées soit 25% de la production neuve sur l'ensemble des communes urbaines et pôles relais à l'exception des communes SRU et 15% en secteur rural ;
- 338 offres libres.

L'étude, conduite en concertation avec chaque commune, sur les gisements fonciers mobilisables, a permis de définir des objectifs réalistes répondant aux enjeux de rééquilibrage et de rattrapage de la production.

	Objectif de production annuelle de logements dont mobilisation parc existant	Dont logements locatifs sociaux		Dont accession aidée à la propriété		Dont offres libres (accession et locatif)	
		Taux de LLS à viser	Nombre de logements à produire/an	Taux de LLS à viser	Nombre de logements à produire/an	Taux de LLS à viser	Nombre de logements à produire/an
<b>Arras</b>	<b>252</b>	<b>30%</b>	<b>76</b>	<b>25%</b>	<b>63,0</b>	<b>45%</b>	<b>113</b>
Achicourt	34	30 %	10	25%	8,5	45%	15
Agny	13	25%	3	30%	4,0	45%	6
Anzin-Saint-Aubin	18	30%	5	25%	4,5	45%	8
Beaurains	27	30%	8	25%	7,0	45%	12
Dainville	36	Obj SRU	17	8%	3,0.	45%	16
Sainte-Catherine	57	Obj SRU	27	8%	4,5	45%	26
Saint-Laurent-Blangy	35	20%	7	35%	12,0	45%	16
Saint-Nicolas-lez-Arras	31	20%	6	35%	11,0	45%	14
Tilloy-Lès-Mofflaines	7	25%	2	30%	2,0	45%	3
<b>Communes urbaines TOTAL</b>	<b>258</b>	<b>30%</b>	<b>85</b>	<b>25%</b>	<b>57</b>	<b>45%</b>	<b>116</b>

Acq	7						
Mont-Saint-Eloi	2						
Étrun	2						
Neuville-Saint-Vaast	10						
Écurie	4						
Roclincourt	5						
Farbus	4						
Willerval	5						
Gavrelle	4						
Athies	6						
Basseux	2						
Boiry-Becquerelle	2						
Boiry-Saint-Martin	2						
Boisleux-au-Mont	4						
Boisleux-Saint-Marc	3						
Boiry-Sainte-Rictrude	4	10%	12	15%	17	75%	87
Boyelles	3						
Fampoux	8						
Feuchy	5						
Ficheux	2						
Guémappe	2						
Héninel	2						
Hénin-sur-Cojeul	.3						
Mercatel	4						
Monchy-Le-Preux	3						
Neuville-Vitasse	2						
Ransart	2						
Rœux	5						
Saint-Martin-sur-Cojeul	1						
Wailly	3						
Wancourt	5						
<b>Communes rurales TOTAL</b>	<b>116</b>	<b>10%</b>	<b>12</b>	<b>15%</b>	<b>17</b>	<b>75%</b>	<b>87</b>
Bailleul-Sir-Berthoult	8		2		2		4
Beaumontz-Les-Loges	7		2		2		3
Marœuil	12	25%	3	25%	3	50%	6
Rivière	7		2		2		3
Thélus	12		3		3		6
<b>5 pôles relais TOTAL</b>	<b>46</b>	<b>25%</b>	<b>12</b>	<b>25%</b>	<b>12</b>	<b>50%</b>	<b>22</b>
<b>TOTAL 46 COMMUNES</b>	<b>672</b>	<b>28%</b>	<b>185</b>	<b>22%</b>	<b>149</b>	<b>50%</b>	<b>338</b>

La procédure d'adoption prévoit, dans un premier temps, de procéder à l'arrêt-projet du PLH conformément aux dispositions du Code de la construction et de l'habitation et du décret 11<sup>0</sup>2005-317 du 4 avril 2005 relatif aux Programmes locaux de l'habitat.

Ce PLH sera ensuite transmis, pour avis, à chacune des communes membres de la Communauté urbaine d'Arras, au SCOTA en charge du Schéma de cohérence territoriale de l'Arrageois et aux Personnes Publiques Associés identifiées dans la délibération du Conseil de Communauté du 22 juin 2017.

Les communes et le SCOTA devront délibérer, notamment sur les moyens relevant de leurs compétences respectives à mettre en place dans le cadre du PLH. Elles disposent d'un délai réglementaire de deux mois à compter de la réception du projet de PLH pour faire connaître leur avis. Faute de réponse dans ce délai de deux mois, leur avis est réputé favorable.

Une nouvelle délibération communautaire dressera le bilan de cette consultation avant transmission du projet au Préfet.

Il vous est proposé, conformément à l'article L. 302-2 du Code de la Construction et de l'Habitation, d'autoriser le Maire à procéder à l'arrêt-projet du PLH 2019-2025 ;

Il vous est proposé :

- d'approuver les orientations ainsi qu'un programme d'actions territoriales et thématiques

Après délibération, le Conseil Municipal valide, à l'unanimité, les propositions de Monsieur le Maire.

A l'unanimité (pour : 15 contre : 0 abstentions : 0)

**2019DE5 : Approbation d'une convention constitutive du groupement de commandes en vue de la fourniture et la pose de dispositifs de vidéoprotection**

- **VU** la délibération du 28 février 2019 de la Communauté Urbaine d'Arras autorisant la constitution d'un groupement de commandes entre la Communauté Urbaine d'Arras et les communes d'Athies, Beaumetz-Les-Loges, Gavrelle, Maroeuil, Sainte-Catherine et Wancourt en vue de la fourniture et la pose de dispositifs de vidéoprotection,
- **VU** le modèle de convention proposé par la Communauté Urbaine d'Arras aux communes visées précédemment,
- **CONSIDERANT** la volonté de la Commune de MAROEUIL, de refondre et étendre son dispositif de vidéoprotection et conclure une convention en vue de la constitution d'un groupement de commandes avec la Communauté Urbaine d'Arras et les communes intéressées.

Après en avoir délibéré, le Conseil municipal,

- **APPROUVE** les termes du modèle de convention constitutive d'un groupement de commandes pour le compte de la Communauté Urbaine d'Arras et les communes d'Athies, Beaumetz-Les-Loges, Gavrelle, Maroeuil, Sainte-Catherine et Wancourt en vue de la fourniture et la pose de dispositifs de vidéoprotection.
- **AUTORISE** le Maire à mettre en œuvre toutes les démarches nécessaires pour la mise en place du groupement de commandes et notamment à signer la convention conforme au modèle approuvé par le conseil municipal.
- **AUTORISE** le Maire à prendre toute mesure relative à l'exécution du marché public, au nom et pour le compte de la Commune de MAROEUIL, par le groupement de commandes.

A l'unanimité (pour : 15 contre : 0 abstentions : 0)

**2019DE6 : Création d'un poste d'adjoint technique à temps non-complet**

**Le Maire rappelle à l'assemblée :**

Conformément à l'article 34 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale, les emplois de chaque collectivité ou établissement sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement.

Il appartient donc au Conseil Municipal de fixer l'effectif des emplois à temps complet et non complet nécessaires au fonctionnement des services, même lorsqu'il s'agit de modifier le tableau des emplois pour permettre des avancements de grade. En cas de suppression d'emploi, la décision est soumise à l'avis préalable du Comité Technique compétent.

La délibération portant création d'un emploi permanent doit préciser :

- le grade ou, le cas échéant, les grades correspondant à l'emploi créé,
- la catégorie hiérarchique dont l'emploi relève,
- pour un emploi permanent à temps non complet, la durée hebdomadaire de service afférente à l'emploi en fraction de temps complet exprimée en heures (... / 35èmes).

En cas de recherche infructueuse de candidats statutaires, les collectivités peuvent recruter, en application de l'article 3-2 de la loi du 26 janvier 1984 précitée, un agent contractuel de droit public pour faire face à une vacance temporaire d'emploi dans l'attente du recrutement d'un fonctionnaire. Le contrat est alors conclu pour une durée déterminée d'une durée d'un an. Il pourra être prolongé, dans la limite d'une durée totale de deux ans, lorsque la procédure de recrutement d'un fonctionnaire n'aura pu aboutir au terme de la première année.

- **Considérant** le tableau des emplois adopté par le Conseil Municipal le 11 septembre 2018 ;
- **Considérant** que les besoins du service nécessitent la création d'un emploi permanent d'adjoint technique ;

## **Le Maire propose à l'assemblée :**

- la création d'un emploi permanent d'adjoint technique à temps non complet, à raison de 18,5/35èmes,
- à ce titre, cet emploi sera occupé par un fonctionnaire appartenant au cadre d'emplois des adjoints techniques au grade d'adjoint technique relevant de la catégorie hiérarchique C,
- l'agent affecté à cet emploi sera chargé des fonctions suivantes : Mise en place de la cantine, nettoyage des locaux,
- la rémunération et le déroulement de la carrière correspondront au cadre d'emplois concerné.

*Le poste pourra être pourvu par un agent contractuel de droit public dans l'attente du recrutement d'un fonctionnaire.*

- la modification du tableau des emplois à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2019.

## **Le Conseil Municipal, sur le rapport de Monsieur le Maire et après en avoir délibéré,**

### **DECIDE**

de créer au tableau des effectifs un emploi permanent à temps non complet d'adjoint technique au grade d'adjoint technique relevant de la catégorie hiérarchique C du cadre d'emplois des adjoints techniques à raison de 18h30 heures (*durée hebdomadaire de travail*).

Cet emploi pourrait être occupé par un agent contractuel recruté à durée déterminée pour une durée maximale d'un an en cas de recherche infructueuse de candidats statutaires au vu de l'application de l'article 3-2 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984.

Sa durée pourra être prolongée, dans la limite d'une durée totale de 2 ans, lorsque, au terme de la durée fixée au 2ème alinéa de l'article 3-2 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984, la procédure de recrutement pour pourvoir l'emploi par un fonctionnaire n'ait pu aboutir.

Monsieur le Maire est chargé de recruter l'agent affecté à ce poste.

Les crédits nécessaires à la rémunération et aux charges de l'agent nommé seront inscrits au budget aux chapitres et articles prévus à cet effet.

La présente délibération prendra effet à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2019.

A l'unanimité (pour : 15 contre : 0 abstentions : 0)

### **2019DE7 : Modification et indemnisation des astreintes**

Le Maire explique à l'assemblée qu'il appartient à l'organe délibérant de déterminer, après avis du comité technique, les cas dans lesquels il est possible de recourir à des astreintes, les modalités de leur organisation et la liste des emplois concernés.

Il indique qu'une période d'astreinte s'entend comme une période pendant laquelle l'agent, sans être à la disposition permanente et immédiate de son employeur, a l'obligation de demeurer à son domicile ou à proximité, d'être joignable en permanence sur le téléphone mis à sa disposition pour cet effet avec transfert d'appel si nécessaire, afin d'être en mesure d'intervenir pour effectuer un travail au service de l'administration, la durée de cette intervention étant considérée comme un temps de travail effectif ainsi que, le cas échéant, le déplacement aller et retour sur le lieu de travail

- **VU** le décret n° 2005-542 du 19 mai 2005 relatif aux modalités de la rémunération ou de la compensation des astreintes et des permanences dans la fonction publique territoriale
- **VU** l'avis favorable du comité technique en date du

Le Maire propose à l'assemblée :

- De mettre en place des périodes d'astreinte *d'exploitation*  
Afin d'être en mesure d'intervenir en cas : d'événement climatique sur le territoire communal (neige, verglas, inondation, etc.), de dysfonctionnement dans les locaux communaux, équipements ou sur l'ensemble du territoire (suite à un accident, en cas de manifestation locale, etc...)  
Ces astreintes seront organisées : *chaque week-end et jour férié ou en cas d'alerte météorologique signalée par la Préfecture du Pas-de-Calais.*

- De fixer la liste des agents concernés comme suit : tous les agents relevant de la filière technique.
- De fixer les modalités de compensation des astreintes et interventions comme suit :  
La rémunération des astreintes sera effectuée par référence au barème en vigueur au Ministère de l'Écologie et du Développement durable pour les agents relevant de la filière technique.  
En cas d'intervention, les agents de la filière technique percevront les indemnités horaires pour travaux supplémentaires correspondantes sur présentation d'un état détaillé comportant notamment l'origine de l'appel, motif de sortie, durée et travaux engagés

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

- **ADOPTE** la proposition ci-dessus.

A l'unanimité (pour : 15 contre : 0 abstentions : 0)

#### **2019DE8 : Plateforme services aux communes mise en place par la Communauté Urbaine d'Arras - Règlement de fonctionnement**

Monsieur le Maire donne lecture du rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

A l'occasion du séminaire des élus du 2 mars 2017 organisé par la communauté urbaine d'Arras, il avait été décidé la mise en place d'un groupe de travail afin de mener une réflexion sur l'opportunité de créer une plateforme permettant à l'ensemble des communes de la communauté urbaine d'Arras de bénéficier d'un service de prêt de matériel.

Les travaux effectués par le groupe de travail avaient fait l'objet d'une restitution lors du séminaire des élus du 19 décembre 2017.

L'année 2018 a été marquée par la concrétisation de la ligne de conduite définie lors de ce second séminaire. Après avoir défini précisément le fonctionnement de ce service de prêt, réalisé les investissements nécessaires et développé les outils logistiques indispensables au fonctionnement efficace de ce service, la communauté urbaine d'Arras est désormais en mesure de déployer cette plateforme de services à destination des communes du territoire.

Cette plateforme intègre deux services, à la fois le prêt de matériel événementiel mais également la revente de sel de déneigement au tarif négocié par le conseil départemental du Pas-de-Calais, la communauté urbaine d'Arras étant adhérente du groupement de commandes mis en place.

La mise en œuvre de cette démarche passe par l'adoption par la communauté urbaine d'Arras et les communes intéressées d'un règlement de fonctionnement de la plateforme services s'appuyant sur les dispositions de l'article L. 5211-4-3 du CGCT.

La commune pourra commencer à bénéficier de ces services dès que le règlement de fonctionnement aura été adopté par elle-même et l'EPCI, par délibération rendue exécutoire.

Compte tenu de ce qui précède, il vous est aujourd'hui proposé de bien vouloir adopter le règlement de fonctionnement de la plateforme « services aux communes » mis en place par la Communauté Urbaine d'Arras, joint en annexe à la présente délibération.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

- **ADOPTE** le règlement de fonctionnement de la plateforme « services aux communes » mis en place par la Communauté Urbaine d'Arras.

A l'unanimité (pour : 15 contre : 0 abstentions : 0)

#### **Questions diverses :**

**Ecole Françoise Dolto :** Monsieur le Maire a reçu la confirmation de Monsieur l'Inspecteur d'Académie qu'une classe sera fermée à la rentrée 2019-2020, à l'école Françoise Dolto. Monsieur le Maire et Monsieur le Maire d'Etrun avaient cosigné un courrier demandant à l'Académie, de procéder à un comptage des élèves le jour de la rentrée scolaire, avant d'envisager la fermeture. Cela n'a pas suffi. Le nombre d'enfants retenus est de 38, si l'on ne compte pas les moins de trois ans. En comptant ceux-ci, il y aura 52 élèves à DOLTO à la rentrée. Monsieur le

Maire conclut qu'il sera difficile d'obtenir une ouverture de classe dans l'avenir, sachant qu'il y a deux écoles qui scolarisent les enfants de maternelle (Sainte Bertille). Certains parents scolarisent leurs enfants à Sainte Bertille, en vue d'une inscription dans un collège privé, la priorité étant réservée aux enfants qui ont fréquenté ce type d'établissements.

- A la demande de Monsieur le Maire, Madame Alexandra LOURDE-ROCHEBLAVE, conseillère municipale, fait le compte-rendu de la réunion organisée par ARTIS sur la ligne 18 d'ARTIS en fonction depuis le 1<sup>er</sup> janvier. La réunion a eu lieu à ACQ. Elle annonce donc que la première plaquette d'information éditée pour cette nouvelle ligne 18, va être rééditée pour la rendre plus lisible. Monsieur Thomas CARBONNET, conseiller municipal délégué, souhaiterait un résumé des horaires concernant Maroeuil. Monsieur Serge FRANCOIS, adjoint au maire, lui répond que cela avait déjà été fait, ainsi que pour les trains, la tâche est difficile compte-tenu des correspondances.

Madame Alexandra LOURDE-ROCHEBLAVE, conseillère municipale, signale qu'il est possible aussi de prendre les bus scolaires des lignes 161 et 164, s'ils ne sont pas complets. Une nouvelle société propose, comme le faisait VORTEX, des trajets domicile à domicile pour les personnes à mobilité réduite. Il y a maintenant aussi la possibilité de coupler des tickets de bus avec le train. A ce titre, Monsieur le Maire rappelle son souhait d'obtenir un arrêt à proximité de la gare.

Madame Alexandra LOURDE-ROCHEBLAVE, conseillère municipale, signale que certains usagers auraient aimé que la ligne d'Anzin-Saint-Aubin soit prolongée sur Maroeuil. Toutefois, le risque est que les bus de cette ligne soient vides à partir de Maroeuil.

- Monsieur le Maire informe le Conseil Municipal que le Département se penche sur l'aménagement du carrefour de la Casquette, suite à la série d'accidents survenus ces derniers mois. Une proposition sera faite à la commune sous peu.

- Monsieur Thomas CARBONNET, conseiller municipal délégué, annonce que le cheminement le long de la rue de Louez va être réalisé par la CUA, au premier semestre de cette année.

- Madame Véronique SERLET, conseillère municipale, demande à Monsieur le Maire d'envisager la pose de poubelles à des endroits stratégiques de la commune (écoles, arrêts de bus...) pour éviter les déchets qui s'accumulent à ces endroits.