

# PROCÈS VERBAL DU CONSEIL MUNICIPAL DU 11 MARS 2019

## PRÉSENTS :

**MM., Mmes,**

Mesdames et Messieurs Alain VAN GHELDER, Philippe FANIEN, Carole ROUX, Laurent CARON, Eric LEMOINE, Marie-Hélène MOREL, Anne GUERVILLE, André BOUZIGUES, Daniel BRACHET, Jean-Marie BRIANCHON, Joël WOZNIAK, Hervé ACCART, Claude FAUQUEMBERGUE, Muriel MESSEANNE, Hervé EVRARD, Sylvie GOZET, Christelle de FOLLEVILLE, Paul DERASSE, Patricia VAAST.

## ABSENTS EXCUSÉS

Sophie LEPRAND qui donne procuration à Anne GUERVILLE.

## ABSENTS :

Annick VÉRITE, Laurence QUINION, et Frédéric TERMINE.

La séance du Conseil est ouverte à 19 heures en MAIRIE ANNEXE par Monsieur Alain VAN GHELDER qui la préside.

Madame Christelle de FOLLEVILLE est élue secrétaire.

Adoption à l'unanimité des procès-verbaux de conseil municipal du 4 février 2019

## ORDRE DU JOUR

- Déclaration d'intention d'aliéner – information
- Avis sur le projet du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal arrêté - PLUi
- Avis sur le projet du Plan de Déplacement Urbain - PDU
- Avis sur le projet du Programme Local de l'Habitat - PLH
- Implantation d'équipement de matériel de vidéoprotection – Groupement CUA
- Convention CUA/Services aux communes : plateforme de prêt de matériel
- Avenant au marché d'effacement des réseaux Route Nationale
- Marché en groupement de commande – Transport de personnes avec chauffeur
- Coopération avec Arras-St Nicolas-Beaurains- CCAS Arras
- Compte de Gestion 2018
- Compte administratif 2018
- Affectation du résultat 2018
- Débat d'Orientation Budgétaire
- Attribution des subventions 2019
- Questions diverses.

**ZONE D'INTERVENTION FONCIERE**  
**Déclarations d'intention d'aliéner transmises**  
**à la Communauté Urbaine d'Arras**

Propriété de M. et Mme Pierre BERROYER-LEQUEUX, 27 Les Prairies, cadastrée AK 149 d'une superficie totale de 403 m<sup>2</sup>

Propriété des Consorts THUMEREL, 142 Route de Lens, cadastrée AE 160 et 162 d'une superficie totale de 3839 m<sup>2</sup>.

Propriété de M. Jonathan BRIET, 5 Place de la République, cadastrée AL 444, d'une superficie totale de 215 m<sup>2</sup>.

## AVIS DE LA COMMUNE SUR LE PLUI

Depuis 2013, le PLUI est en cours d'élaboration.

Aujourd'hui, la phase stratégique du projet de territoire et sa déclinaison réglementaire arrivent à leurs termes.

Conformément à l'article R153-5 du Code de l'Urbanisme, il appartient à chaque commune de soumettre pour avis le projet de PLUI dans sa version arrêt projet au sein de chaque conseil municipal.

Parallèlement, le projet de PLUI sera soumis aux Personnes Publiques Associées.

Le projet de PLUI sera ensuite soumis au grand public dans le cadre d'une enquête publique.

Les propositions d'évolutions du projet de PLUI inhérentes de la consultation des Personnes Publiques associées, de l'autorité environnementale, des communes membres et du grand public, assorties du positionnement de la Commission d'Enquête Publique permettront d'aboutir à la version définitive du document.

Aussi, afin de respecter les délais réglementaires inscrits dans le Code de l'urbanisme, l'avis de chaque commune membre doit être transmis à la CUA au plus tard le 20 mars 2019.

### PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL SUR LE TERRITOIRE DE 39 COMMUNES – AVIS DE LA COMMUNE SUR LE PROJET DE PLAN ARRÊTÉ

Monsieur le Maire 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'Etat, cette dernière se prononçant sur l'évaluation environnementale du projet de PLUI.

## II/ RAPPEL DES OBJECTIFS POURSUIVIS DEFINIS DANS LA DELIBERATION 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

- 1) 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-communales) de normes supérieures (lois SRU, ENL, Grenelle I et II, ALUR, simplification de la vie des entreprises, Macron et transition énergétique).

- 2) 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.

- 3) 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'ilots, d'encourager la réalisation de projets architecturaux innovants et/ou performants en matière énergétique et de favoriser le renouvellement urbain, etc.

- 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 ;
  - 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 (NI et Njf) ou d'accueil des gens du voyage (Nv) autorisant sous conditions et de manière limitée de nouvelles constructions.

#### 4) 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.

#### 5) 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 arrêt 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 ,

Considérant 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,

Considérant la note explicative de synthèse ci-dessus contenant les informations relatives à l'objet de la présente délibération,

**Sur proposition du Bureau Municipal, le Conseil Municipal décide, à la majorité :**

**De PRENDRE ACTE de la présentation du projet de PLUI arrêté de la Communauté Urbaine d'Arras sur le territoire de 39 communes,**

**De DONNER 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,**

**De PROCEDER à l'affichage de la délibération pendant un mois en mairie,**

**De PROCEDER aux mesures de publicité prévues par la réglementation en vigueur,**

**D'AUTORISER Monsieur le Maire à signer tous les actes afférents et à engager toutes les démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération.**

<p style="text-align: center;"><b>PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA CUA</b> <b>Avis de la Commune sur le projet de plan arrêté</b></p>
---

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'Egalité 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 :

Un territoire fortement polarisé et gros générateur de déplacements motorisés	<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>
Des parts modales des modes alternatifs qui progressent	<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>
Un réseau de transport collectif qui a su évoluer	<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>
La gare et son quartier, un lieu stratégique	<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>

Des modes actifs à conforter	<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>
Une offre de stationnement très abondante	<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>
Un réseau viaire dense et maillé, mais un barreau manquant à l'Est du territoire	<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>
Des choix stratégiques à concrétiser	<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>
Accompagnement de la CUA dans les nouveaux outils de la mobilité	<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 piéton ;
- 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 SAINTE-CATHERINE, 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.

**Sur proposition du Bureau Municipal, le Conseil Municipal décide, à la majorité de**

- **Donner un avis sur le projet de PDU – Grand Arras 2030**
- **de PRENDRE ACTE de la présentation du projet de PDU – Grand Arras 2030 arrêté.**
- **D'EMETTRE 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.**
- **De PROCEDER à l'affichage de la délibération pendant un mois en mairie.**

**ARRÊT-PROJET DU 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 :

Mesdames, Messieurs,

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.

Ce projet 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 en 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 et 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 46 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 énergétiques

Action n° 5 : Veiller au reste à vivre des locataires d'habitat, 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, rénovation 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)

Orientation 7 : 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 comptabilité 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 %	1512	252
Communes urbaines		1548	258
Pôles ruraux		276	46
Communes rurales	17 %	696	116
TOTAL CUA	100 %	4 032	672

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.

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 n° 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 Associées 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.

Sur proposition du Bureau Municipal, le Conseil Municipal, décide, à la majorité de donner un avis favorable à l'arrêt-projet du PLH 2019-2025

## **B5 - GROUPEMENT DE COMMANDES POUR LA FOURNITURE ET LA POSE DE DISPOSITIFS DE VIDEOPROTECTION**

**Avec**

**LA CUA, ATHIES, MAROEUIL, BEAUMETZ, WANCOURT, GAVRELLE**

Vu la délibération du Bureau du 28 Juin 2018 : « Désignation de l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la mise en œuvre de la vidéo protection sur le territoire des communes situées sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras »

Vu la délibération du 19 Novembre 2018 pour lancement de l'étude sur la mise en œuvre d'un système de vidéo protection sur la commune ;

Vu le rapport de la société SDCT sur cette étude qui prévoit l'installation de 6 caméras sur les postes suivants :

- 2 x Parking Centre-Ville
- 2 x abords des écoles
- 2 x Mairie et nouveau carrefour

La CUA demande à chaque commune de se positionner sur le choix des travaux en partie ou en totalité. Estimation totale à 37 581 € HT.

Vu l'intérêt de compléter nos caméras sur la commune aux endroits stratégiques ;

**Sur proposition du Bureau Municipal, le Conseil Municipal décide, à l'unanimité :**

- **De conventionner avec les différentes communes et la CUA pour la totalité des travaux de fourniture et d'installation des caméras ;**
- **d'autoriser la CUA à lancer la consultation ;**
- **d'autoriser Monsieur le Maire ou son représentant à signer la convention du groupement, le marché et toutes pièces nécessaires à ce dossier dans la limite du budget repris ci-dessus.**

## **B6 – PLATEFORME SERVICES AUX COMMUNES MISE EN PLACE PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS REGLEMENT DE FONCTIONNEMENT**

- Vu la délibération du Bureau du 28 Juin 2018 : « Désignation de l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la mise en œuvre de la vidéo protection sur le territoire des communes situées sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras »
- Vu la délibération du 19 Novembre 2018 pour lancement de l'étude sur la mise en œuvre d'un système de vidéo protection sur la commune ;
- Vu le rapport de la société SDCT sur cette étude qui prévoit l'installation de 6 caméras sur les postes suivants :
  - 2 x Parking Centre-Ville

- 2 x abords des écoles
- 2 x Mairie et nouveau carrefour

La CUA demande à chaque commune de se positionner sur le choix des travaux en partie ou en totalité. Estimation totale à 37 581 € HT.

Vu l'intérêt de compléter nos caméras sur la commune aux endroits stratégiques ;

**Sur proposition du Bureau Municipal, le Conseil Municipal, décide, à l'unanimité :**

- **De conventionner avec les différentes communes et la CUA pour la totalité des travaux de fourniture et d'installation des caméras ;**
- **d'autoriser la CUA à lancer la consultation ;**

**B7 – AVENANT AU MARCHÉ POUR LES TRAVAUX D'EFFACEMENT DES RÉSEAUX ET ÉCLAIRAGE PUBLIC ROUTE NATIONALE Centre-Ville**

Vu la délibération du conseil municipal en date du 4 février 2019 par laquelle les élus attribuent le marché de travaux d'effacement des réseaux Route Nationale à la société Citéos Santerne de Sainte Catherine pour un montant initial de 202 462.06 € HT ;

Vu les premières visites de préparation au chantier sur place, il s'avère qu'il est intéressant de profiter du chantier pour effacer les lignes électriques jusqu'aux escaliers (n° 106-5) de la Route Nationale ;

Vu le code des marchés publics et particulièrement l'article 139 du décret 2016-360 du 25 mars 2016 ;

Les travaux dont le montant, en cours de contrôle, apportera un avenant proche de 15% au marché initial portant le marché à un maximum de 232 000 € HT, soit 278 400 € TTC ;

**Sur proposition du Bureau Municipal, le Conseil Municipal, décide à l'unanimité :**

- **D'autoriser Monsieur le Maire ou son représentant à signer un avenant avec l'entreprise CITEOS de Sainte-Catherine au marché de travaux d'effacement des réseaux et éclairage public route nationale et centre-ville dans la limite de 15% conformément au Code des Marchés Publics, soit pour un montant d'environ 232 000 € HT (278 400 € TTC).**
- **De prévoir les crédits nécessaires au budget 2019 pour la réalisation de cette opération.**

**B8 – CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDES ENTRE LES VILLES D'ARRAS, SAINT-NICOLAS, BEURAINS, SAINTE-CATHERINE et le CCAS de la VILLE D'ARRAS – Transport de personnes avec chauffeur**

Le Président de séance expose aux membres du Conseil les éléments suivants :

Mesdames, Messieurs,

Sur la base du recensement des besoins réalisés conjointement entre les villes d'Arras, de Saint Nicolas lez Arras, Beurains, Sainte Catherine et le CCAS d'Arras, il apparaît opportun de mutualiser le transport de personnes avec chauffeur.

Le transport de personnes avec chauffeur comprend les ramassages intra muros de 5 à 20 km en autobus, le transport aller et/ou retour de circuits de 20 kms à 2000 kms. Ces transports peuvent être le transport des élèves des écoles primaires vers les équipements sportifs (en période scolaire), les transports pour les crèches, structures multi-accueils, les transports de longues distances dans le cadre des relations internationales, centres de loisirs, etc., les transports moyennes distances pour les seniors, commémorations, manifestations.

Le transporteur devra respecter la législation en vigueur, les itinéraires, les horaires et les arrêts prévus.

Il apparaît opportun de mettre en œuvre un groupement de commandes, sur la base de l'article 28 de l'ordonnance n° 2015- 899 du 23 juillet 2015, afin d'obtenir des offres techniques et financières optimisées, et réaliser ainsi des économies d'échelle, dont la Ville d'Arras sera le coordonnateur.

A ce titre, la ville d'Arras sera chargée d'une part de la passation, la signature et la notification du marché, chaque membre étant par la suite chargé de l'exécution des besoins qui lui sont propres.

Le marché sera conclu pour une durée d'1 an, reconductible tacitement 3 fois, soit pour une durée totale de 4 ans.

L'estimation des besoins de l'ensemble du groupement s'élève à 968 000 € TTC (806 667 € HT) pour la durée du marché (4 ans).

Au vu des estimations réalisées, la consultation sera initiée sous la forme d'un appel d'offres ouvert européen en application des articles 25-I, 66, 67 et 68 du décret n° 2016- 360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics.

Le marché sera un accord-cadre à bons de commande, en application des articles 78 et 80 du décret n° 2016- 360 du 25 mars 2016, relatif aux marchés publics.

Une commission d'appel d'offres du groupement est instaurée, conformément aux dispositions de l'article 1414-3 du code général des collectivités territoriales.

Sont membres de cette commission d'appel d'offres :

1° Un représentant élu parmi les membres ayant voix délibérative de la commission d'appel d'offres de chaque membre du groupement qui dispose d'une commission d'appel d'offres ;

2° Un représentant pour chacun des autres membres du groupement désigné selon les modalités qui leur sont propres.

Pour chaque membre titulaire sera prévu un suppléant.

La Commission d'Appel d'Offres est présidée par le représentant du coordonnateur.

Conformément à l'article L2121-33 du code général des collectivités territoriales, le Conseil municipal procède à la désignation de membres pour siéger au sein d'organismes extérieurs.

Ainsi, il est demandé aux élus du Conseil Municipal de désigner, parmi les membres de la Commission d'appel d'offres ayant voix délibérative, celui qui représentera la ville d'Arras dans la Commission d'appel d'offres du groupement, ainsi que son suppléant.

En application de l'article L.2121-21, il est proposé de ne pas procéder à un scrutin secret.

Les autres villes et établissements publics autonome ont délibéré ou délibéreront afin de procéder à la même nomination.

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L2121-29, L1414-3 et L2121-33,

Vu le décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics,

Vu l'avis favorable de la commission des finances en date du 24 janvier 2019,

**Sur proposition du Bureau Municipal, le Conseil Municipal décide à l'unanimité :**

- de valider le principe de la constitution d'un groupement de commandes entre les villes d'Arras, Saint-Nicolas-lez-Arras, Beaurains, Sainte Catherine et le CCAS d'Arras pour le transport de personnes avec chauffeur,**
- d'autoriser la signature de la convention constitutive correspondante,**
- de désigner M. Laurent CARON comme représentant titulaire et Mme Carole ROUX comme représentant suppléant de la ville de Sainte-Catherine dans la Commission d'appel d'offres du groupement.**



Lors du vote du compte administratif			
Nombre de membres en exercice		23	
Nombre de membres présents		19	
Nombre de suffrages exprimés	Contre	0	Pour 20
Votes			

## STE CATHERINE

### F1-2-3 - DELIBERATION

DU 11 mars 2019

SUR LE COMPTE ADMINISTRATIF  
SUR LE COMPTE DE GESTION  
SUR L'AFFECTATION DES RESULTATS

Lors du vote du compte de gestion et de l'affectation des résultats			
Nombre de membres en exercice		23	
Nombre de membres présents		19	
Nombre de suffrages exprimés	Contre	0	Pour 18
Votes			

Date de la convocation : 01/03/2019

Séance du 11 mars 2019 à 19H

Le Conseil Municipal réuni sous la présidence de Mr André BOUZIGUES, délibérant sur le compte administratif de l'exercice 2018, dressé par Mr le Maire après s'être fait présenter le budget primitif et les décisions modificatives de l'exercice considéré, après s'être fait présenter le compte de gestion dressé par le comptable, visé et certifié par l'ordonnateur comme étant conforme aux écritures de la comptabilité administrative, 1° Lui donne acte de la présentation du compte administratif, lequel peut se résumer ainsi:

LIBELLE	FONCTIONNEMENT		INVESTISSEMENT		ENSEMBLE	
	DEPENSE OU DEFICIT	RECETTES OU EXCEDENT	DEPENSE OU DEFICIT	RECETTES OU EXCEDENT	DEPENSE OU DEFICIT	RECETTES OU EXCEDENT
Résultats reportés		558 644,69 €	563 603,99 €	0,00 €	563 603,99 €	558 644,69 €
Part affectée à investiss		450 473,99 €				450 473,99 €
Opérations de l'exercice	2 253 426,70 €	2 823 920,37 €	379 762,71 €	1 994 300,17 €	2 633 189,41 €	4 818 220,54 €
Totaux	2 253 426,70 €	2 932 091,07 €	943 366,70 €	1 994 300,17 €	3 196 793,40 €	4 926 391,24 €
Résultat de clôture		678 664,37 €		1 050 933,47 €		1 729 597,84 €
Besoin de financement			1 050 933,47 €	au compte 001 (déficit d'investissement reporté)		
Excédent de financement				au compte 001 (excédent d'investissement reporté)		
Restes à réaliser DEPENSES			1 371 127,49 €			
Restes à réaliser RECETTES			526 000,00 €			
Besoin total de financement			205 805,98 €			
Excédent total de financement						

2° Constate les identités de valeur avec les indications du compte de gestion relatives au report à nouveau, au résultat de fonctionnement de l'exercice et au fonds de roulement du bilan d'entrée et de sortie,

3° Reconnaît la sincérité des restes à réaliser,

4° Arrête les résultats tels qu'indiqués ci-dessus en francs et constate l'exactitude de leur conversion en euros,

5° Décide d'affecter comme suit l'excédent de fonctionnement

678 664,37 €
--------------

au compte 1068 (recette d'investissement)

au compte 002 (excédent de fonctionnement reporté)

Ont signé au registre des délibérations MM. A. VAN GHELDER, P. FANIEN, C. ROUX, L. CARON, E. LEMOINE, MH. MOREL, A. GUERVILLE, A. BOUZIGUES, D. BRACHET, JM. BRIANCHON, C. FAUQUEMBERGUE, M. MESSEANNE, H. EVRARD, S. GOZET, C. de FOLLEVILLE, J. WOZNIK, H. ACCART, P. DERASSE, P. VAAST;

## DEBAT D'ORIENTATION BUDGÉTAIRE 2019

### Le cadre légal

La tenue du débat d'orientation budgétaire (DOB) est OBLIGATOIRE dans les communes de plus de 3500 habitants (population DGF).

Le contenu est :

- orientations envisagées en matière de programmation d'investissement
- informations relatives à la structure et la gestion de la dette contractée l'évolution prévisionnelle du niveau d'épargne brute, d'épargne nette et de l'endettement
- informations relatives à la structure et à l'évolution des dépenses et des effectifs.

### Ses objectifs

Ce débat permet à l'assemblée délibérante :

- Echanger sur les orientations budgétaires qui seront affichées dans le cadre du budget primitif,
- Faire le point sur la situation financière de la collectivité,
- Débattre sur la stratégie financière.

## LE CONTEXTE NATIONAL - UNE CONJONCTURE CONTRAINTE

### Des prévisions de croissance revues à la baisse

En 2017 = +2.2%, la croissance. Budget de l'Etat en 2018 avec une croissance de + 1.5%

**Pour 2019**, le budget de l'Etat a été établi sur la base d'une croissance de **+1,7%** or l'INSEE anticipe un essoufflement de la croissance avec une perspective de croissance de + 1.3%.

**Moins de croissance, c'est moins de ressources pour le budget de l'Etat et plus de difficultés à tenir la trajectoire sur laquelle s'est engagé l'Etat en matière de réduction des déficits publics.**

Le déficit prévisionnel à fin 2019 devrait dépasser les 2.8% du PIB initialement prévus. La dette de la France devrait frôler à fin 2019, les 100% du PIB.

La participation des collectivités locales au redressement des finances publiques

**L'encadrement des dépenses publiques locales :**

Les collectivités doivent réaliser 13 Mds € d'économies sur la période 2018-2022.

Un objectif d'évolution des dépenses de fonctionnement « modulable »

L'évolution des dépenses de fonctionnement sera « modulable » afin de mieux appréhender la situation de chaque collectivité locale et les efforts déjà consentis par ces dernières.

**Les principales mesures en matière de fiscalité locale**

**Revalorisation des bases cadastrales : +2.2% pour 2019 (1.2 % en 2018)**

Mesure phare de la suppression de la TH : suppression progressive de la TH de 2018 à 2020 pour 80% des redevables (30% en 2018, 65% en 2019 et 100% en 2020)

Côté contribuables (à échéance 2020) : quelques exemples ...

	Une personne	Un couple	Une pers. + 2 enfants	Un couple + 2 enfants
<b>EXONERATION</b>	RFR inférieur à <b>27 000 €</b>	RFR inférieur à <b>43 000 €</b>	RFR inférieur à <b>49 000 €</b>	RFR inférieur à <b>55 000 €</b>
		soit revenus net	soit revenus net	soit revenus net
Atténuation	RFR compris entre	RFR compris entre	RFR compris entre	RFR compris entre
Effet de seuil	<b>27 000€ et 28 000€</b>	<b>43 000€ et 45 000€</b>	<b>49 000€ et 51 000€</b>	<b>55 000€ et 57 000€</b>
<b>EXONERATION</b>	soit revenus net	soit revenus net	soit revenus net	soit revenus net
<b>TH INCHANGEE</b>	RFR supérieur à <b>28 000 €</b>	RFR supérieur à <b>45 000 €</b>	RFR supérieur à <b>51 000 €</b>	RFR supérieur à <b>57 000 €</b>
	revenus nets > <b>2 560€/mois</b>	revenus nets > <b>4 100€/mois</b>	revenus nets > <b>4 675€/mois</b>	revenus nets > <b>5 220€/mois</b>

**L'Etat compensera à l'euro près dans la limite des taux et abattements de 2017**

**Encore beaucoup de question au sujet de la situation au-delà de 2020. Plusieurs scenarios mais rien n'est arrêté à ce jour.**

### Reconduite de la Dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL)

Reconduite de l'enveloppe DSIL qui financera les grandes priorités d'investissement.

(Rénovation thermique, transition énergétique et développement des énergies renouvelables Mise aux normes et sécurisation des équipements publics, développement d'infrastructures en faveur de la mobilité ou de construction de logements sociaux, développement du numérique et de la téléphonie mobile, réalisation d'hébergements et d'équipements publics rendus nécessaires par l'accroissement du nombre d'habitants

### FCTVA - vers une automatisation

**Le Fonds de Compensation pour la Taxe sur la Valeur Ajoutée (FCTVA) est un prélèvement sur recettes versé aux collectivités territoriales destiné à assurer une compensation de la charge de la TVA qu'ils supportent sur leurs dépenses d'investissement.**

Depuis le **1<sup>er</sup> janvier 2019**, une procédure de traitement automatisé des données budgétaires et comptables doit permettre la détermination des attributions du FCTVA. La comptabilité publique devra ainsi certainement être adaptée afin de pouvoir distinguer les dépenses éligibles au FCTVA de celles qui ne sont pas éligibles. L'objectif de cette mesure d'automatisation vise à soulager les collectivités et les services de l'Etat dans le traitement des demandes de FCTVA

## LES FINANCES DE LA COMMUNE DE STE CATHERINE - UNE SITUATION SAIN

### LE BUDGET PRINCIPAL - DES INDICATEURS FAVORABLES

Un niveau d'épargne satisfaisant

*Epargne brute : appelée aussi « capacité d'autofinancement brut » (CAF) correspond à la différence entre les recettes et les dépenses de fonctionnement (hors flux exceptionnels et hors excédent de fonctionnement reporté de N-1). Cet excédent de liquidités récurrentes permet à une collectivité locale de : faire face au remboursement de la dette en capital, de financer tout ou une partie de l'investissement.*

L'épargne brute est un outil de pilotage incontournable des budgets locaux. Il permet d'identifier l'aisance de la section de fonctionnement et de déterminer la capacité à investir de la collectivité. A ce titre, l'épargne brute constitue le premier indicateur de pilotage financier des budgets locaux.

Il est parfois nécessaire de retraiter cet indicateur dans des opérations particulières.

Budget Principal	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>EPARGNE BRUTE</b>	<b>301 773,72 €</b>	<b>539 453,20 €</b>	<b>611 395,36 €</b>	<b>633 583,89 €</b>	<b>677 764,39 €</b>	<b>531 119,18 €</b>

Une épargne brute qui s'améliore sauf lorsque la commune décide de porter un gros investissement sans emprunter et sur 2 exercices tel que le restaurant scolaire et les salles d'activités.

Budget Principal	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>EPARGNE NETTE</b>	<b>-459 155,06 €</b>	<b>370 935,73 €</b>	<b>451 367,47 €</b>	<b>469 660,47 €</b>	<b>502 240,06 €</b>	<b>429 229,84 €</b>
<b>EPARGNE DE GESTION</b>	<b>514 307,91 €</b>	<b>733 945,29 €</b>	<b>791 005,30 €</b>	<b>802 031,11 €</b>	<b>834 610,70 €</b>	<b>668 270,17 €</b>

L'épargne de gestion (*Epargne brute - intérêts de la dette*) progresse également sur la période sauf en 2017 pour les mêmes raisons reprises ci-dessus.

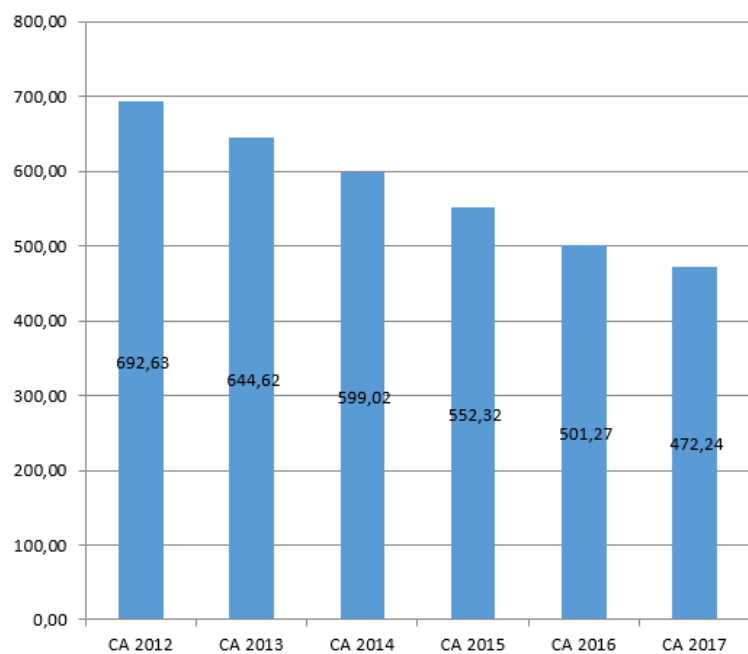
L'épargne nette (*Epargne brute - remboursement du capital de dette*), qui détermine l'épargne disponible pour le financement des investissements, progresse également

## Une capacité de désendettement très marqué depuis quelques années :

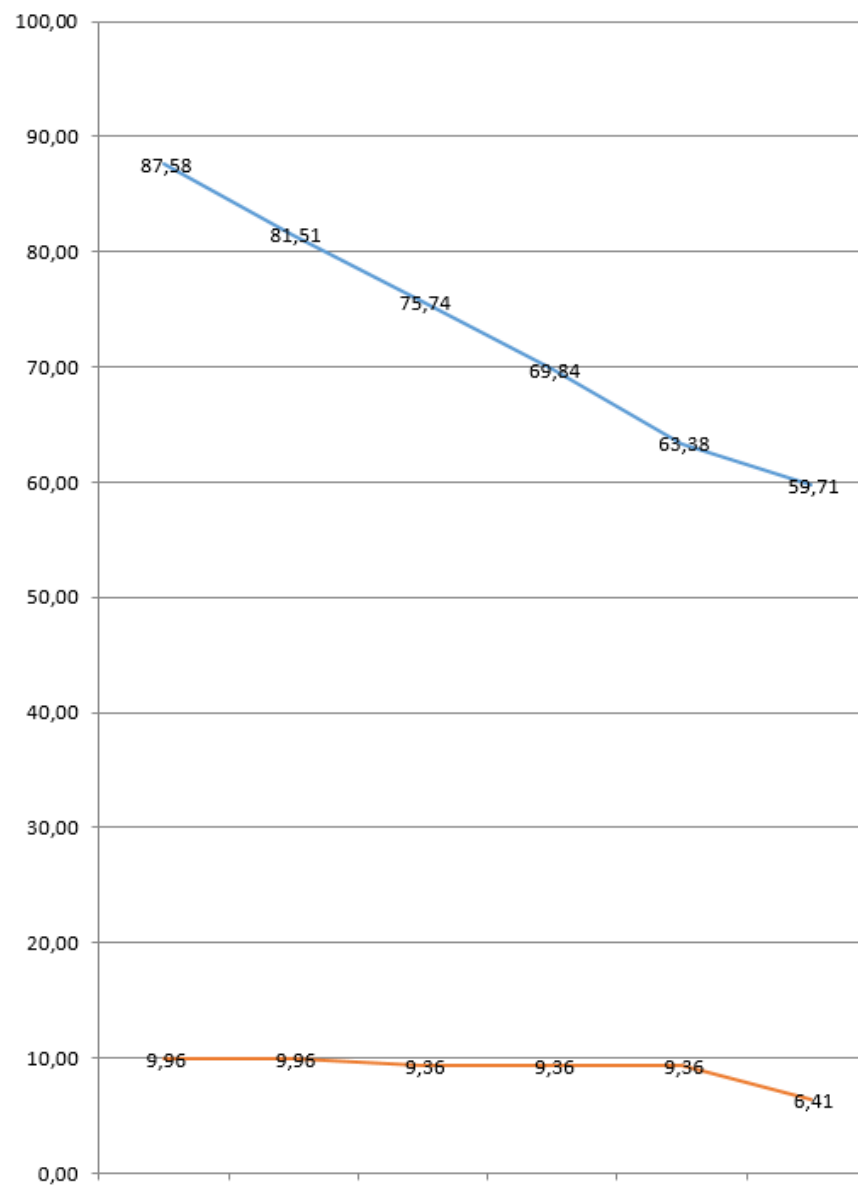
La capacité de désendettement d'une collectivité se détermine en rapportant l'encours de dettes à l'épargne brute. Ce ratio est exprimé en nombre d'année et permet de répondre à la question suivante : « en combien d'année la totalité de la dette peut-elle être remboursé si j'y consacre la totalité de l'autofinancement brute ?

### Encours de la dette (€/Hab)

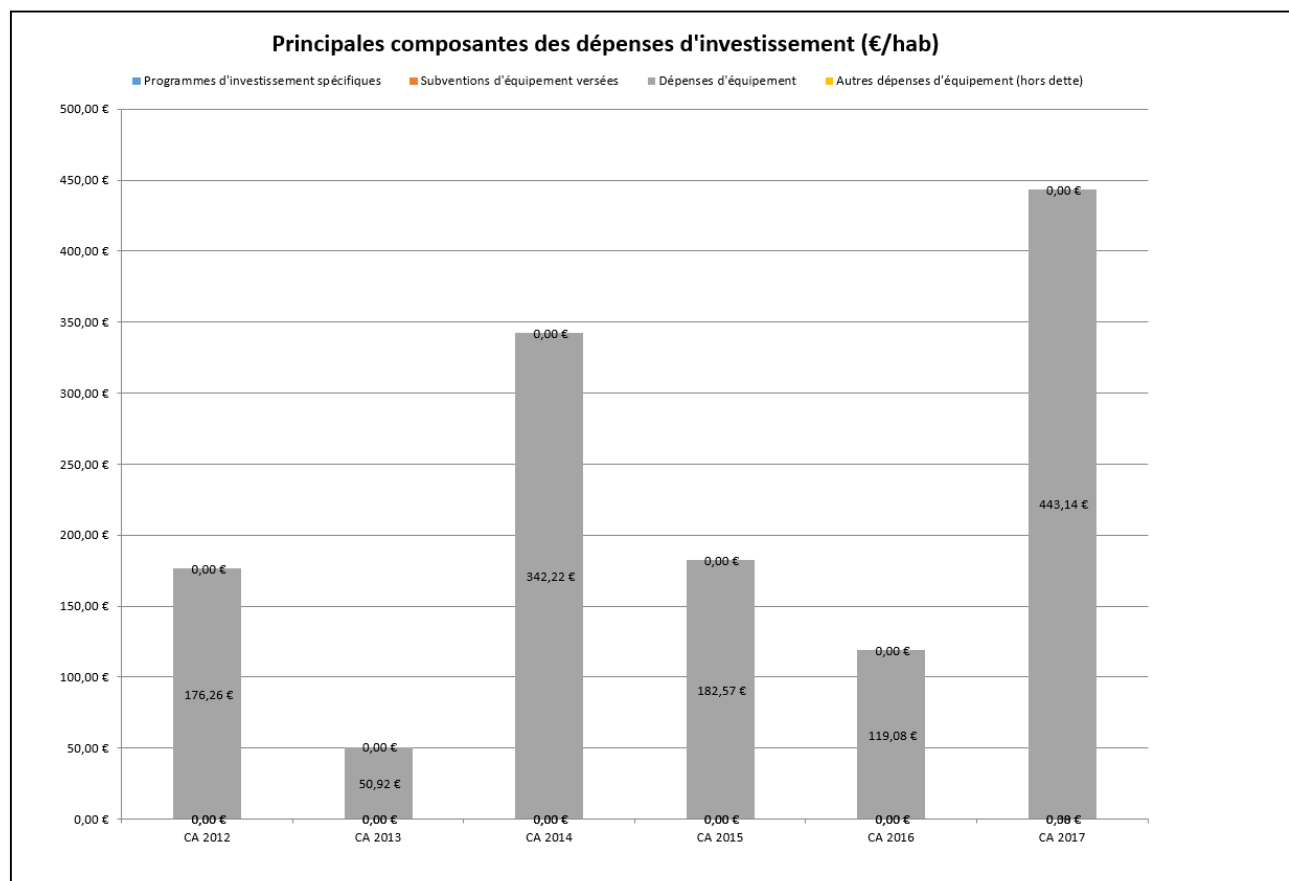
■ ENCOURS DE LA DETTE au 31/12



### Taux d'endettement



Un niveau d'investissement non négligeable sur la période 2012-2017, avec une année 2017 conséquente 443.14€/habitant



### EVOLUTION DE LA MASSE SALARIALE

#### Evolution des dépenses de personnel

Au compte administratif 2017, la masse salariale nette atteint 1 115 000 € soit en progression très raisonnable de 1%.

Budget	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>012 - Charges de personnel</b>	<b>993 399,12 €</b>	<b>994 506,33 €</b>	<b>1 047 149,66 €</b>	<b>1 094 546,91 €</b>	<b>1 102 556,34 €</b>	<b>1 114 806,80 €</b>

Compte tenu de la réforme de la CSG et de l'effet avancement/vieillesse des agents, la masse salariale subira une augmentation sans pour autant envisager de nouvelle embauche.



Tableau des effectifs de la collectivité au 31/12/2017

GRADES OU EMPLOIS (1)	CATEGORIES (2)	EMPLOIS BUDGETAIRES (3)			EFFECTIFS POURVUS SUR EMPLOIS BUDGETAIRES EN FTPT (4)		
		EMPLOIS PERMANENTS A TEMPS COMPLET	EMPLOIS PERMANENTS A TEMPS NON COMPLET	TOTAL	AGENTS TITULAIRES	AGENTS NON TITULAIRES	TOTAL
<b>Emplois Fonctionnels</b>							
Directeur Général des Services	A	1	0	1	1.00	0.00	1.00
<b>TOTAL Emplois Fonctionnels</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1.00</b>	<b>0.00</b>	<b>1.00</b>
<b>Filière Administrative</b>							
ATTACHE	A	1	0	1	0.00	0.00	0.00
REDACTEUR	B	1	0	1	1.00	0.00	1.00
ADJOINT ADMINISTRATIF	C	2	0	2	1.00	1.00	2.00
ADJOINT ADMINISTRATIF PRINCIPAL DE 1ERE CLASSE	C	2	0	2	2.00	0.00	2.00
ADJOINT ADMINISTRATIF PRINCIPAL DE 2EME CLASSE	C	0	0	0	0.00	0.00	0.00
<b>TOTAL Filière Administrative</b>		<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>4.00</b>	<b>1.00</b>	<b>5.00</b>
<b>Filière Animation</b>							
ANIMATEUR	B	1	0	1	1.00	0.00	1.00
ADJOINT ANIMATION	C	1	8	9	1.00	3.00	4.00
ADJOINT ANIMATION PRINCIPAL DE 2EME CLASSE	C	1	0	1	1.00	0.00	1.00
<b>TOTAL Filière Animation</b>		<b>3</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>3.00</b>	<b>3.00</b>	<b>6.00</b>
<b>Filière Culturelle (Art., Patr. et Bibl)</b>							
ASSISTANT ENSEIGNEMENT ARTISTIQUE	B	0	5	5	0.00	2.00	2.00
ASSISTANT ENSEIGNEMENT ARTISTIQUE PRINCIPAL DE 1ER	B	0	3	3	3.00	1.25	4.25
<b>TOTAL Filière Culturelle (Art., Patr. et Bibl.)</b>		<b>0</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>3.00</b>	<b>3.25</b>	<b>6.25</b>
<b>Filière Sportive</b>							
EDUCATEUR DES A.P.S. PRINCIPAL DE 1ERE CLASSE	B	1	0	1	1.00	0.00	1.00
OPERATEUR PRINCIPAL	C	1	0	1	1.00	0.00	1.00
<b>TOTAL Filière Sportive</b>		<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2.00</b>	<b>0.00</b>	<b>2.00</b>
<b>Filière Technique</b>							
TECHNICIEN PRINCIPAL DE 2EME CL 1.00	B	1	0	1	1.00	0.00	
ADJOINT TECHNIQUE 14.80	C	14	1	15	14.80	0.00	
ADJOINT TECHNIQUE PRINCIPAL 2EME CL 18.80	C	3	0	3	3.00	0.00	3.00
<b>Total Filière Technique</b>		<b>18</b>	<b>1</b>	<b>19</b>	<b>18.80</b>	<b>0.00</b>	
<b>Agents occupant un emploi non-permanent</b>							
Agents Non Titulaires en Fonction au 01/01/N	Catégories (1)	SECTEUR (2)	REMUNERATION (3)		CONTRAT		
			Indice (8)	Euros	Fondement (4)	Nature (5)	
10	C	ANIM	325		3-2	CDD	

## LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2019

Les orientations budgétaires 2019 intègrent en termes d'évolution les nouvelles mesures introduites par la loi de finances pour 2018 et dans la loi de programmation des finances publiques 2018-2022.

La commune de Sainte-Catherine devra poursuivre ses efforts en matière de dépenses de fonctionnement, en veillant à contenir leur évolution et en recherchant, lorsque cela est possible, des économies. L'objectif étant de maintenir une bonne capacité d'investissement sans recourir au levier fiscal.

### LE FONCTIONNEMENT ET SON ENJEU SUR LE NIVEAU D'EPARGNE

Des recettes de fonctionnement prévues en légère hausse malgré les baisses actées en Loi de Finances pour 2018.

En matière de fiscalité locale, la politique fiscale de la Commune sera marquée par la volonté de maintenir les taux comme depuis plusieurs années.

Les produits des impôts ménages évolueront en 2018 sous l'effet de l'évolution des bases cadastrales par application du coefficient issu de l'indice des prix à la consommation tel que défini à l'article 1518 bis du GCI.

### **La maîtrise indispensable des dépenses de fonctionnement**

Face aux contraintes qui pèsent sur les recettes et en l'absence de l'utilisation du levier fiscal, la stratégie financière vise à contenir les dépenses de fonctionnement, afin de continuer à dégager un certain niveau d'épargne permettant à la fois d'autofinancer nos dépenses d'investissement et de recourir à l'emprunt dans de bonnes conditions.

### **Les recettes d'investissement**

Elles seront fonction des subventions et des partenariats obtenus.

## LES PERSPECTIVES A PLUS LONG TERME

Ces perspectives à plus long terme s'appréhendent dans le cadre de la prospective financière.

Il convient de souligner que l'anticipation de la trajectoire financière de la collectivité reste un exercice complexe qui suppose de retenir à un moment donnée les hypothèses les plus vraisemblables et les plus réalistes, étant précisé que les paramètres de la prospective financière sont par nature évolutifs et doivent en ce sens être actualisés dans le temps en fonction des évolutions de la conjoncture et des réformes législatives.

Dans le cadre de cette prospective financière, la Commune s'est fixée comme indicateur cible, le maintien **à moins de 8 années** de sa capacité de désendettement, hors projets structurants à caractère exceptionnel.

Elle devra pour ce faire, et en l'absence d'utilisation de son levier fiscal, maîtriser son niveau d'épargne brute, ce qui passe nécessairement par la maîtrise de ses dépenses de fonctionnement, dont l'évolution tendancielle figure dorénavant dans la Loi de Programmation des Finances Publiques 2018-2022(1,2% inflation comprise) et ajuster en tant que de besoin le volume des investissements à réaliser.

### LES OBJECTIFS :

- Poursuite de l'effort de maîtrise des dépenses de fonctionnement ;
- Maintenir taux de fiscalité ménages et entreprises (TH, TF, TFNB) ;
- Optimiser de manière réaliste les sources de cofinancement et de mutualisation
- Recourir à l'emprunt dans la limite des ratios de désendettement précédemment évoqués et pour des projets structurants ;

### D'AUTRES PARAMETRES A METTRE EN PERSPECTIVE

A l'avenir, de nombreuses variables sont susceptibles d'influer sur les projections de la prospective financière, et notamment :

- > **L'évolution des prix des matières premières qui agit notamment sur les coûts énergétiques supportés par la collectivité.** A noter que les prix des carburants vont fortement augmenter au 1<sup>er</sup> janvier 2018 en raison d'une double hausse de la fiscalité. La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) est relevée, de même que la contribution climat énergie (la « taxe carbone »). Les taxes vont ainsi augmenter de **+7,6 cts/litre** pour le diesel et de **+3,84cts/ litre** pour l'essence. **Quant au gaz**, les tarifs réglementés du gaz naturel, appliqués par Engie augmenteront en moyenne de 6,9 % au 1<sup>er</sup> janvier.
- > **L'évolution des conditions de financement.** Si celles-ci sont actuellement encore très favorables pour les collectivités, la légère hausse constatée entre 2017 et 2018 devrait se poursuivre, même si à court terme, cette progression devrait être faible.

Les réformes à venir, notamment celles relatives à la **fiscalité locale**.

L'annonce a été faite, par le Président de la République, lors du 100<sup>ème</sup> congrès des Maires le 23 novembre 2017, d'une **réforme en profondeur de la fiscalité locale**. « La suppression de la taxe d'habitation doit être le début d'une refonte profonde de la fiscalité locale. «[...] qu'il s'agisse des communes, des départements ou des régions».

Une nouvelle architecture devrait ainsi se dessiner d'ici 2020. De nombreuses incertitudes existent à l'heure actuelle sur cette nouvelle architecture. Depuis cette date, l'annonce a également été faite de la suppression de la TH pour les 20% de contribuables restants et ce, d'ici 2020.

## ATTRIBUTION DE SUBVENTIONS

Vu les demandes de subventions reçues des associations ;  
 Vu les différents échanges avec les présidents ;  
 Vu la convention d'objectifs et de moyens signée avec les associations ;

**Sur proposition de la commission des finances et du Bureau Municipal, le Conseil Municipal, décide, à la majorité :**

- **d'attribuer les subventions suivantes :**

Nom de l'association	subvention 2019
AMICALE DU PERSONNEL	<b>300</b>
ARTS, FILS ET CREATIONS	<b>600</b>
ASTT	<b>4500</b>
CERCLE DE L'AMITIE	<b>1300</b>
CLUB OMNISPORTS	<b>200</b>
CLUB PHOTO	<b>1500</b>
COUNTRY DANCE	<b>300</b>
DONNEURS DE SANG	<b>300</b>
ESSC	<b>9000</b>
JUJITSU	<b>500</b>
K DANSE	<b>2000</b>
PATCHWORK EN ARTOIS	<b>400</b>
TENNIS CLUB	<b>800</b>
VTT VELO CLUB	<b>800</b>
France victimes 62 (AVIJ)	<b>500</b>
LES BLOUSES ROSES	<b>200</b>
CCAS	<b>12000</b>

- de demander à chaque conseiller municipal, membre du bureau d'une association de ne pas prendre part aux discussions et aux votes qui les concernent.
- d'imputer la somme de 23 200 € à l'article 6574, et 12 000 € à l'article 657362 CCAS, du Budget Communal ;
- d'autoriser le Maire ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires au versement de ces subventions.

Fin du Conseil Municipal à 20 heures 30

Alain VAN GHELDER

Philippe FANIEN

Carole ROUX

Laurent CARON

Eric LEMOINE

Marie-Hélène MOREL

Anne GUERVILLE

André BOUZIGUES

Daniel BRACHET

Jean-Marie BRIANCHON

Joël WOZNIAK

Claude FAUQUEMBERGUE

Murielle MESSEANNE

Hervé EVRARD

Sylvie GOZET

Christelle de FOLLEVILLE

Paul DERASSE

Hervé ACCART

Patricia VAAST