

Ville de
Neuville-en-Ferrain
Métropole Européenne de Lille
Département du Nord



Neuville-en-Ferrain, le

11 OCT. 2022

REUNION DU CONSEIL MUNICIPAL
Jeudi 20 octobre 2022 à 19h00
Salle du conseil municipal – Hôtel de Ville

Ordre du jour

- Désignation du secrétaire de séance et appel nominal.
- Examen et approbation du procès-verbal de la séance du conseil municipal du 22 septembre juin 2022.

M. Alain RIME

- 1) Débat d'orientation budgétaire – Présentation du rapport d'orientations budgétaires.
- 2) Adoption d'un règlement budgétaire et financier.
- 3) Admissions en non valeurs.

Mme le Maire

- 4) Avis du conseil municipal sur le projet de PLH 3.
- 5) Avis du conseil municipal sur le Plan de mobilité.
- 6) Avis du conseil municipal sur la Charte de l'espace public.

Communication de Madame le Maire

Décisions prises au titre de la délégation du conseil municipal au Maire.



Marie TONNERRE-DESMET

Maire de Neuville-en-Ferrain
Vice-Présidente du Département du Nord
Conseillère de la Métropole Européenne de Lille



PROPOSITION DE DELIBERATION
CONSEIL MUNICIPAL DU JEUDI 20 OCTOBRE 2022

1 - DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE – PRESENTATION DU RAPPORT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES (ROB) 2023.

Rapport de Monsieur Alain RIME, premier adjoint au maire chargé du budget, des finances, de la mutualisation, de la restauration et de la démocratie participative.

Vu en commission générale le lundi 10 octobre 2022.

- Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L2312-1 et D. 2312-3 relatifs à la forme et au contenu du débat d'orientation budgétaire.

- Considérant dès lors que dans les communes de plus de 10 000 habitants, l'exécutif local doit présenter à son organe délibérant un rapport sur :

- les orientations budgétaires,
- les engagements pluriannuels,
- la structure et la gestion de la dette,
- la structure et l'évolution des dépenses de personnel et des effectifs, ainsi que la durée effective du temps de travail dans la commune.

- Considérant le contenu du rapport produit sur les orientations budgétaires de la commune de Neuville-en-Ferrain pour 2023 présenté au conseil municipal et annexé à la présente délibération, document constitutif de la première étape du cycle de préparation budgétaire.

Il est demandé au conseil municipal de prendre acte de la tenue du débat sur ce rapport et d'exprimer son vote quant à l'adoption de celui-ci.



- ✓ **I - Le cadre du Débat d'orientation budgétaire**
- ✓ **II - Le calendrier prévisionnel de préparation budgétaire**
- ✓ **III - Quelques indicateurs macroéconomiques**
- ✓ **IV – La prospective financière 2022-2026**
 - ✓ IV-i – La prospective de fonctionnement
 - ✓ IV-ii – Le PPI 2022-2026
 - ✓ IV-iii Le financement du PPI
 - ✓ IV-iv Le financement du PPI (suite) : Typologie et évolution de l'endettement.
- ✓ **V - La section de fonctionnement**
 - ✓ V-i – L'évolution des dépenses et recettes de la commune jusqu'en 2021
 - ✓ V-ii – L'évolution des recettes
 - ✓ V-iii – L'évolution des produits fiscaux
 - ✓ V-iv – L'évolution des dépenses
 - ✓ V-v – Les frais de personnel
 - ✓ V-vi – Les indemnités et frais de formation des élus
 - ✓ V-vii – La perspective pour 2023
- ✓ **VI - La section d'investissement**
 - ✓ VI-i – Synthèse
 - ✓ VI-ii – La dette par habitant
 - ✓ VI-iii – La capacité de désendettement
- ✓ **VII - Synthèse des orientations proposées**



I - Le cadre du Débat d'orientation budgétaire

L'article L. 2312-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) impose aux communes de 3 500 habitants et plus l'organisation d'un débat au sein du conseil municipal sur les orientations générales du budget à l'intérieur d'une période de deux mois précédant l'examen de celui-ci.

L'article 107 de la loi NOTRe promulguée en 2015, complétée par le décret N° 2016-841 de juin 2016 ont précisé la forme et le contenu de ce débat. Ainsi, un rapport sur les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels, la structure et la gestion de la dette doit être présenté et pour les communes de plus de 10 000 habitants, ce rapport comprend également des informations relatives à la structure des effectifs, aux dépenses de personnel, et à la durée effective du travail.

De plus, l'article 13 de la loi du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour 2018-2022 contient de nouvelles règles. Doivent désormais être présentés les objectifs d'évolution des dépenses réelles de fonctionnement et du besoin de financement annuel.

- Phase préalable et indispensable au vote du budget primitif 2023 qui interviendra le 15 décembre 2022.
- La présentation de ce rapport donne lieu à débat, dont il sera pris acte dans une délibération spécifique.



II - Le calendrier prévisionnel de préparation budgétaire

- ✓ Rencontres avec les services entre le 12 et le 23 septembre 2022.
- ✓ Réunion de la commission générale le 10 octobre 2022.
- ✓ Présentation des orientations lors du débat en conseil du 20 octobre 2022.
- ✓ Séminaire des élus du groupe majoritaire le 14 novembre 2022.
- ✓ Arbitrage des subventions aux associations en séminaire le 21 novembre 2022.
- ✓ Présentation du projet de BP 2023 en commission générale le 5 décembre 2022.
- ✓ Adoption du BP 2023 lors du conseil du 15 décembre 2022.



III-i – Quelques indicateurs macroéconomiques

- ✓ Les projections macroéconomiques pour la France présentées par la Banque de France en septembre 2022 :

Projections macroéconomiques sept 2022	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Taux de croissance du PIB en %	1,9	-7,9	6,8	2,6	- 0,5 > 0,8	1,8
Inflation (IPCH) en %	1,3	0,5	2,1	5,8	4,2 > 6,9	2,7



III-ii – Quelques indicateurs macroéconomiques (suite)

<u>Projet de Loi de Finances 2023</u>	2019	2020	2021	2022	2023
Déficit public en % PIB	-3,1%	-9,0%	-6,5%	-5,0%	-5,0%
Croissance en volume de la dépense publique	1,9%	6,7%	2,6%	-1,1%	-1,5%
Dépense publique/PIB	53,8%	60,7%	58,4%	57,6%	56,6%
Endettement/PIB (%)	97,4%	115,0%	112,8%	111,5%	111,2%
Croissance PIB %	1,9%	-7,9%	6,8%	2,7%	1,0%

- ✓ Une croissance dynamique (+2,7 % en 2022, +1,0 % en 2023)
- ✓ Un déficit public stabilisé (- 5% du PIB)
- ✓ 4 axes structurant dans cette période exceptionnelle :
 - Préserver le pouvoir d'achat,
 - Financer l'action publique,
 - Préparer l'avenir,
 - Rétablir les comptes publics.



III-iii – Quelques indicateurs macroéconomiques (suite)

- ✓ **Des aléas élevés**
 - Situation géopolitique
 - Prix de l'énergie et des matières premières
 - Coût des mesures des politiques publiques retenues (bouclier tarifaire sur le gaz et l'électricité, remise sur les carburants)



IV – La prospective financière 2022-2026

IV-i – La prospective de fonctionnement : incertitudes et inquiétudes

- ✓ Il y a un an, nous avons construit la prospective 2022-2026 suivante :

Année	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Epargne brute	1 393 400	1 323 603	1 303 811	1 296 844	1 321 217	1 346 881
Evolution N/N-1	-8,99%	-5,01%	-1,50%	-0,53%	1,88%	1,94%

- ✓ Le tableau ci-dessus mettait en exergue l'amélioration progressive de notre épargne brute et la sortie de l'effet ciseau à partir de 2025.
- ✓ Le contexte économique actuel a fortement dégradé cette situation et il est difficile dans ces conditions de se projeter à nouveau jusqu'en 2026. Sans augmentation de la fiscalité, le scénario suivant a été difficilement construit :



Année	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Epargne brute	1 393 400	1 322 000	641 667	395 009	352 594	433 877
Evolution N/N-1	-8,99%	-5,12%	-51,46%	-38,44%	-10,74%	23,05%



- ✓ En conséquence, il y a aura lieu de puiser dans la cagnotte et d'augmenter le recours à l'emprunt.



IV – La prospective financière 2022-2026

IV-ii – Le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2022-2026

- Le PPI 2022-2026 donne la priorité à la rénovation de la ferme du Vert Bois et aux investissements récurrents. L'extension de l'Hôtel de Ville et la rénovation de la salle Malraux sont reportés.
- La priorité reste la mise en œuvre du projet politique.
- ✓ L'objectif fixé est revu à 11 millions d'euros de propositions nouvelles d'investissements de 2022 à 2026 :
 - 5,5 millions pour le projet Ferme du Vert Bois
 - 5,5 millions pour les autres investissements



IV – La prospective financière 2022-2026

IV-iii Le financement du PPI :

Il s'appuiera sur les éléments suivants :

- ✓ Des dossiers de demande de subventions d'équipement à constituer, notamment auprès de l'Etat (DETR et DSIL), de la Région, du Département et de la MEL (fonds de concours).
- ✓ La commune a missionné un cabinet de recherche de financements publics et privés pour le projet du Vert Bois avec notamment la création d'un fonds de dotation.
- ✓ Le recours à l'emprunt initialement estimé à 4,3 millions d'euros sur la période 2022-2026 passerait à 7 millions d'euros en raison de la baisse de la capacité d'autofinancement.



IV – La prospective financière 2022-2026

IV-iv Le financement du PPI : Typologie et évolution de l'endettement

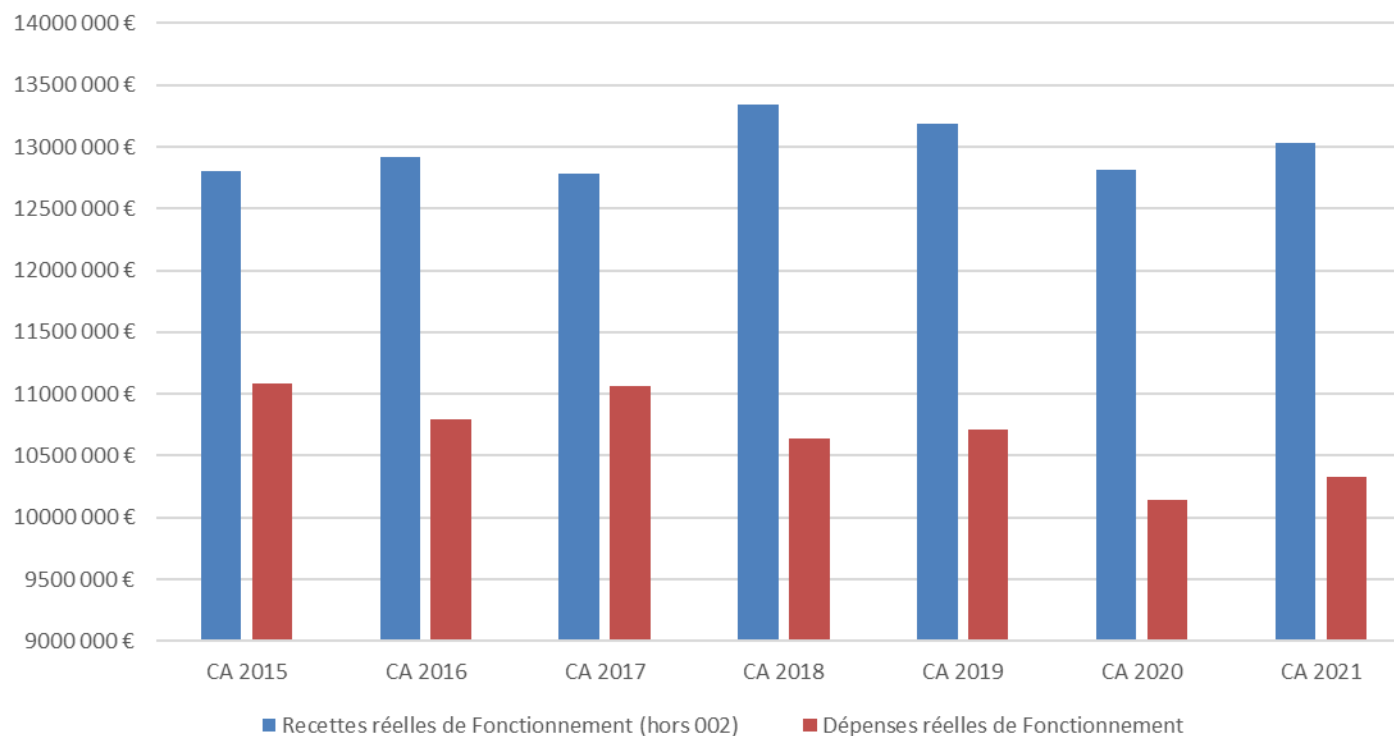
La dette est composée de 16 emprunts à taux fixe.

ANNÉE	EMPRUNT NOUVEAU	AMORTISSEMENT	ENCOURS DE DETTE
2019	-	823 977	9 527 620
2020	-	803 187	8 724 433
2021	-	812 832	7 911 602
2022	-	758 292	7 153 310
2023	2 500 000	755 020	8 898 290
2024	3 000 000	1 012 580	10 885 710
2025	1 000 000	1 262 783	10 622 927
2026	500 000	1 262 615	9 860 312
TOTAL	7 000 000		



V - La section de fonctionnement

V-i – L'évolution des dépenses et des recettes de la commune





V-ii – L'évolution des recettes

- ✓ Pas d'augmentation des taux de fiscalité directe locale (la taxe sur le foncier bâti a été baissée de 1% en 2018, 2019 et 2020).
- ✓ Une évolution des bases fiscales estimée à +6% pour les locaux d'habitation et +1% pour les locaux professionnels.
- ✓ Depuis 2021, la taxe d'habitation sur les résidences principales n'est plus perçue par la commune. Un nouveau schéma de financement des collectivités locales est entré en vigueur. La suppression de cette recette fiscale est compensée par le transfert de la taxe foncière perçue auparavant par le Département.
- ✓ Une baisse de la Dotation globale de fonctionnement liée à l'écrêtement, estimée à 10 000€ pour 2023.
- ✓ L'absence d'excédent de fonctionnement à reprendre au BP 2023 dans l'attente du vote du compte administratif 2022.
- ✓ L'évolution des tarifs pourra suivre l'évolution du taux de l'inflation.



V - La section de fonctionnement

V-iii – L'évolution des produits fiscaux

PREMIERE ESTIMATION DES BASES ET PRODUITS FISCAUX POUR 2023
HYPOTHESE DE TRAVAIL SANS HAUSSE DES TAUX (base état 1259)

TAXES	TAUX 2023	PRODUIT ATTENDU 2021	PRODUIT ATTENDU 2022	PREVISION 2023	EVOLUTION EN VALEUR ABSOLUE
-------	-----------	-------------------------	-------------------------	-------------------	--------------------------------

Hypothèse d'une augmentation moyenne des bases de 3,35% en 2023

TAXE D'HABITATION	22,66%	17 044	21 355	22636	1 281
TAXE FONCIERE / PROPRIETES BATIES	53,96%	6 165 470	6 372 136	6 585 603	213 467
TAXE FONCIERE / PROPR. NON-BATIES	48,38%	15 675	17 175	17 347	172
APPLICATION DU COEFFICIENT CORRECTEUR		-384 234	-397 136	-410 440	-13 304
		5 813 955	6 013 530	6 215 146	201 616



V - La section de fonctionnement

V-iv – L'évolution des dépenses

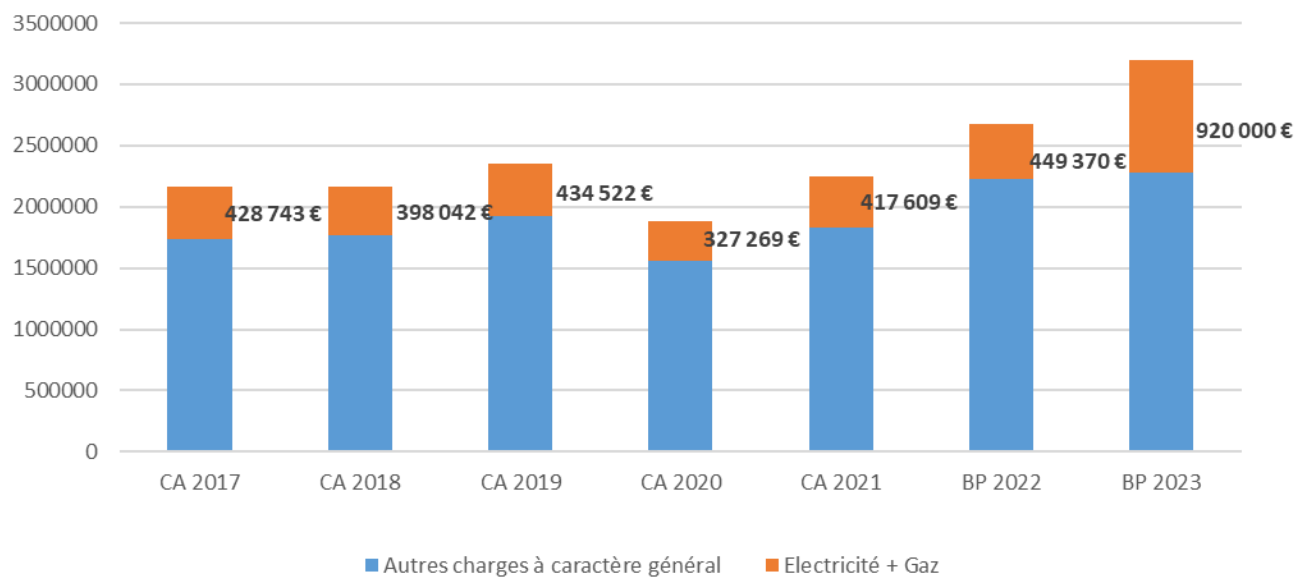
- ✓ Augmentation de la masse salariale autour de 7,6 millions d'euros, en intégrant l'augmentation du SMIC et la revalorisation du point d'indice de 2022.
- ✓ Augmentation des charges à caractère général liée au contexte inflationniste et à la crise énergétique.
- ✓ Maintien des crédits de subventions aux associations.
- ✓ Maintien des actions en faveur du logement social.
- ✓ Augmentation de la subvention au CCAS notamment pour pallier l'augmentation des frais de personnel.
- ✓ Réduction des intérêts de la dette 31 995€, soit -9,23%).



V - La section de fonctionnement

V-iv – L'évolution des dépenses (suite)

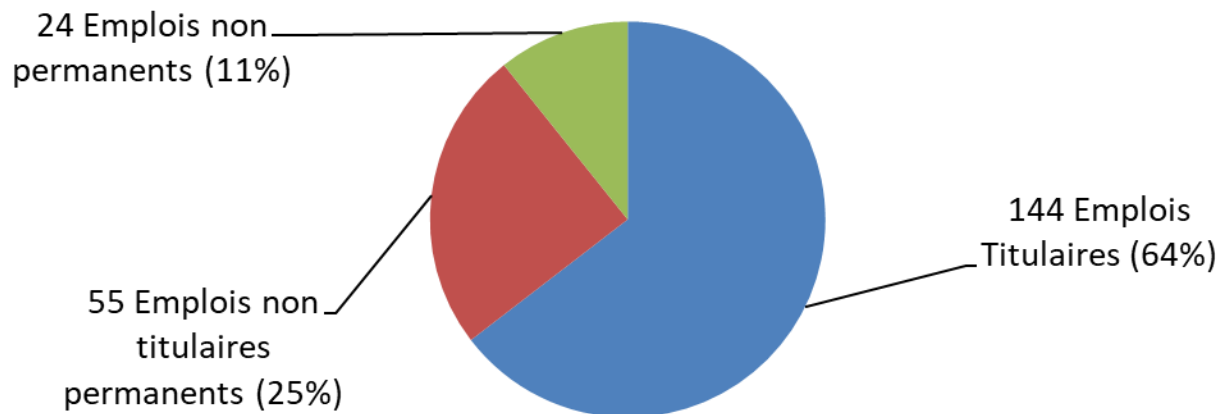
Evolution des charges à caractère général chapitre 011





V-v – Les frais de personnel

Structure des effectifs



Au 31/12/2021 (tableau des effectifs)	Nombre de postes pourvus
Titulaires	144
Non titulaires permanents	55
Emplois non permanents	24
Total	223

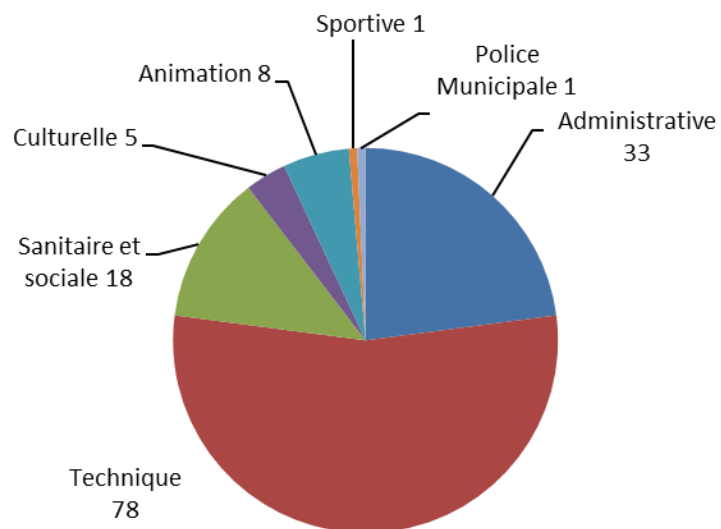
Les départs en retraite	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
- confirmés	6	10	6	8	8	8	2
- potentiels							1

- ✓ Chaque départ fera l'objet d'une étude afin de déterminer si l'agent doit être remplacé ou si une réorganisation peut être opérée sans remplacement

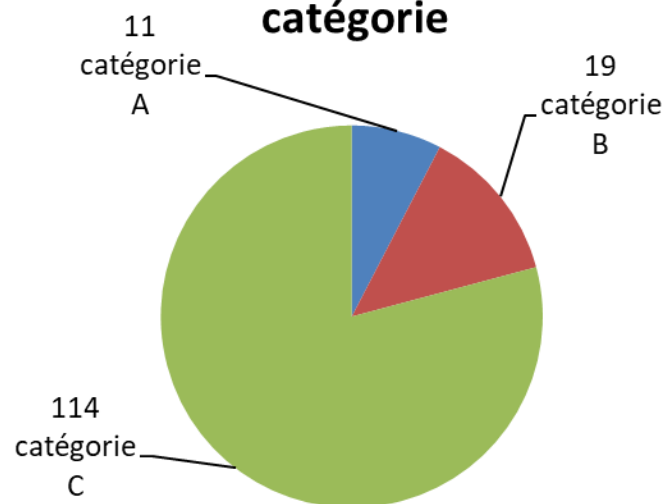


V-v – Les frais de personnel

La répartition des fonctionnaires par filière



La répartition des fonctionnaires par catégorie

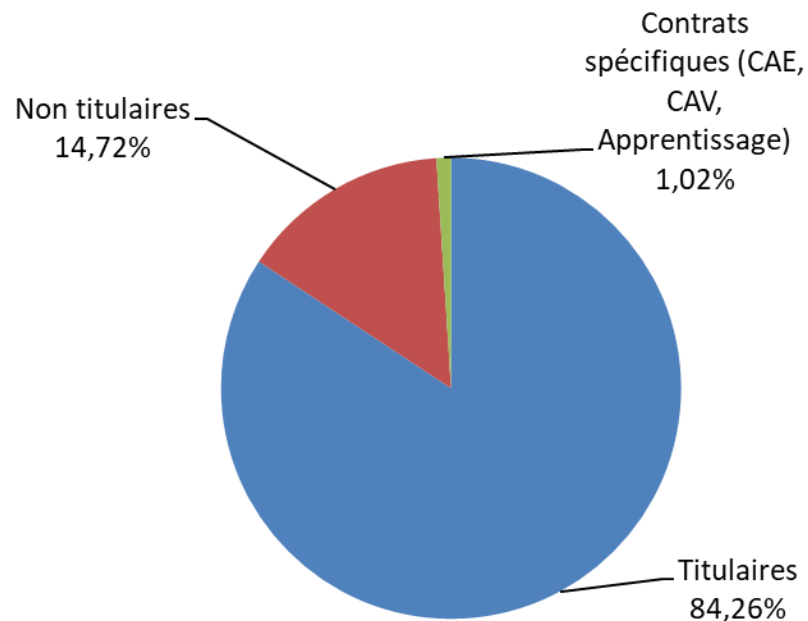


- ✓ Le nombre de titulaires a baissé de 149 à 144 entre fin 2020 et fin 2021 de la façon suivante : - 1 poste en filière administrative, - 3 postes en filière technique, - 2 postes en filière sanitaire et sociale et + 1 poste en filière Police Municipale.
- ✓ A fin 2022, le nombre de titulaires est estimé à 155, soit une hausse de 11 postes liée notamment à la stagiairisation d'agents périscolaires et l'arrivée de 4 agents de Police Municipale.



V-v – Les frais de personnel

Répartition des rémunérations brutes

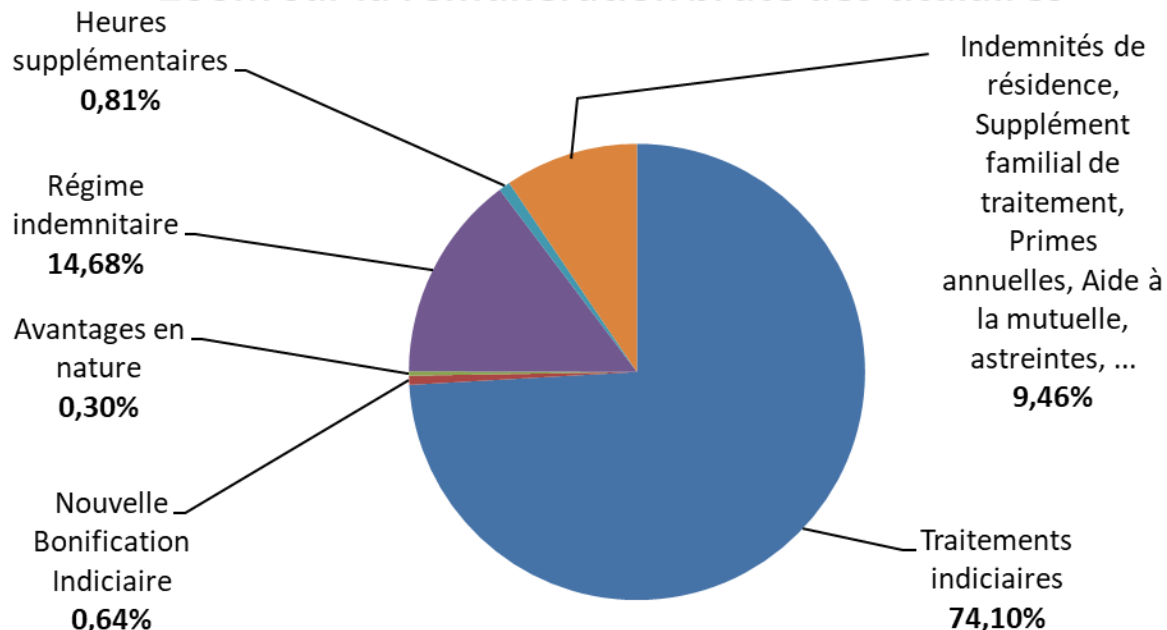


Année 2021 (données du compte administratif)	Rémunérations brutes 2021
Titulaires	3 972 071 €
Non titulaires	694 035 €
Contrats spécifiques (PEC, CAV, Apprentissage)	48 062 €
Total	4 714 168€



V-v – Les frais de personnel

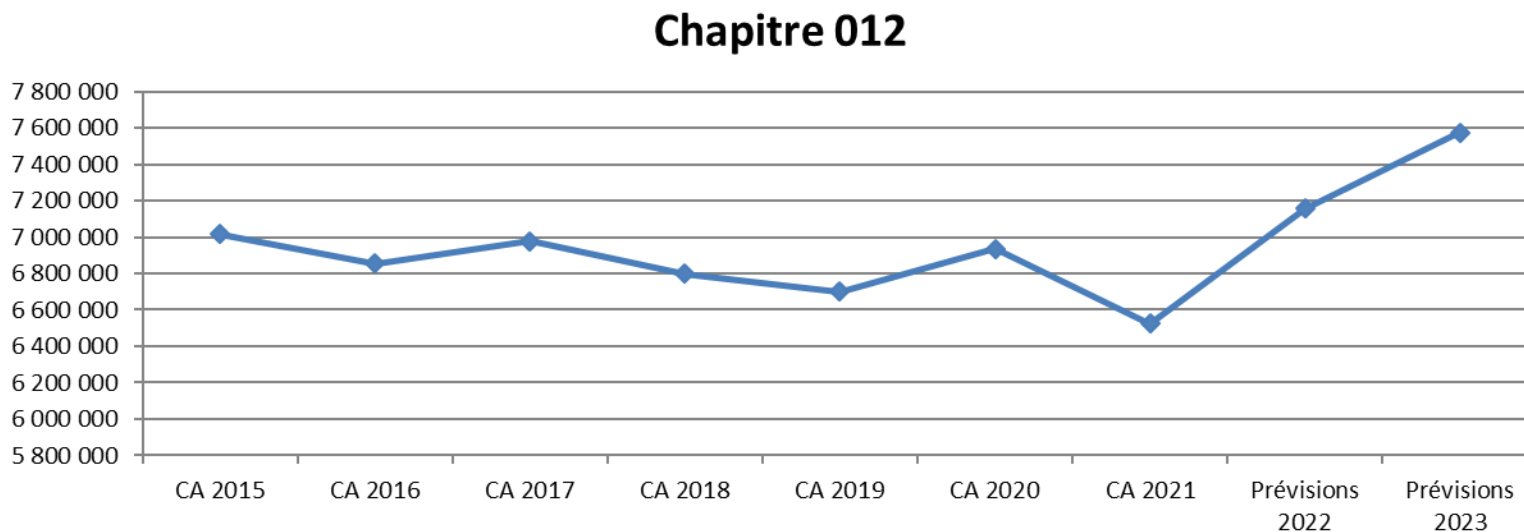
Zoom sur la rémunération brute des titulaires



- ✓ La durée effective du temps de travail dans la collectivité est de 1 607 heures. Les agents sont annualisés, le temps de travail est géré pour la majeure partie par une badgeuse.
- ✓ La délibération N° 6 du 11 juin 2021 relative au temps de travail (fin des régimes dérogatoires-suppression des jours d'ancienneté et du mois du Maire – mise en œuvre des jours de fractionnement – actualisation des autorisations spéciales d'absence) est venue préciser les conditions de mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2022.
- ✓ Les heures supplémentaires payées restent maîtrisées.



V-v - Les frais de personnel



✓ Augmentation de la masse salariale autour des 7,6 millions d'euros, prenant en compte les augmentations notamment liées :

- aux revalorisations des rémunérations (cf. notamment conséquences de la revalorisation du SMIC et du point d'indice),
- Au GVT (Glissement, vieillesse, technicité).
- aux besoins de remplacement (maladie, maternité, retraite, disponibilité).



V-vi - Les indemnités et frais de formation des élus

- ✓ Obligation nouvelle de communiquer aux conseillers municipaux avant l'examen du budget de la commune un état relatif aux indemnités perçues par les élus. Tous les élus ont reçu un état nominatif détaillé.

Références :

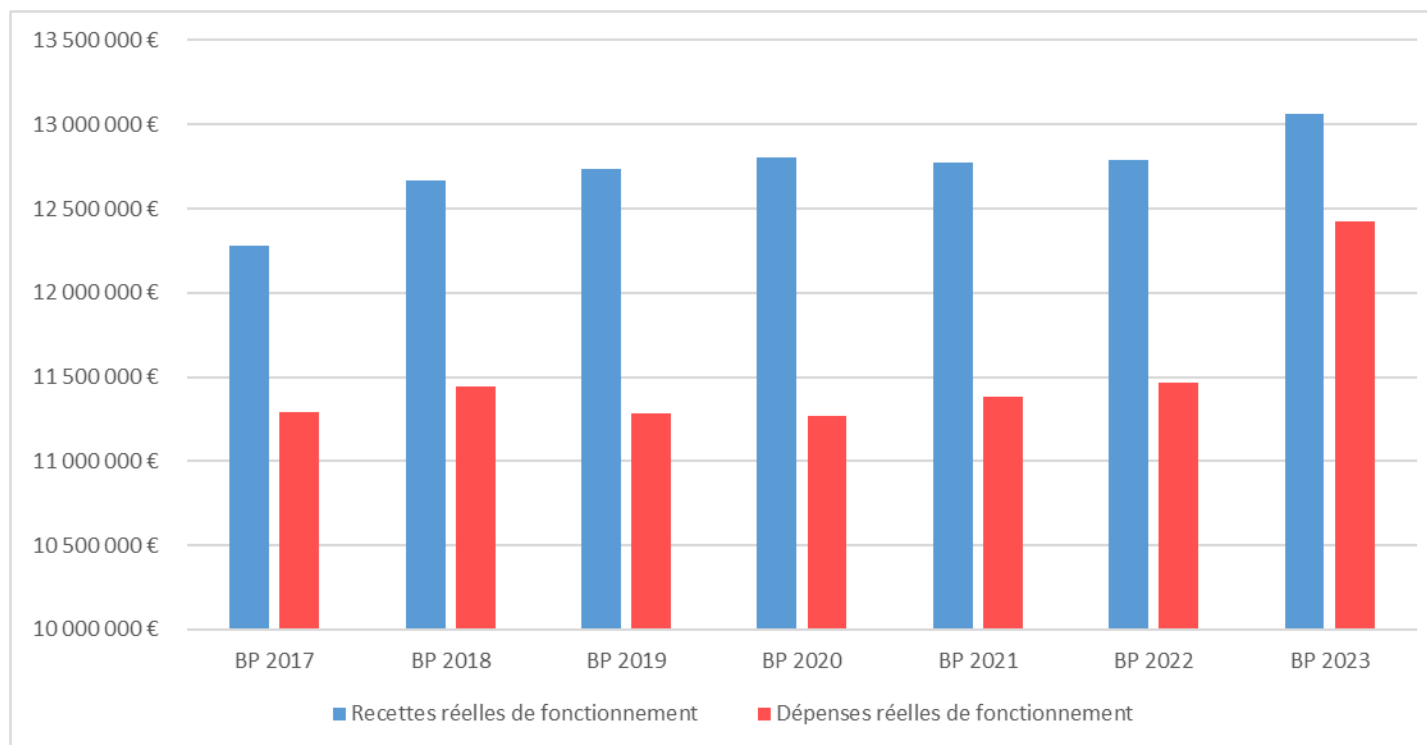
- Article L. 2123-24-1-1 du CGCT ;
- Précisions de la DGCL du 20 novembre 2020 (page 42 du statut de l'élu de l'AMF)

Fonction de l'élu	Etat annuel des indemnités des élus municipaux – Année 2021		
	Indemnités de fonction perçues en €	Remboursements de frais en € (kilométriques, repas, séjour, ...)	Avantages en nature en € (véhicule, logement, ...)
Maire	30 337,32 €	535,43 €	
Adjoint	6 142,08 €		
Conseiller délégué	3 687,12 €		
Conseiller	2 380,20 €		

- ✓ Le montant minimum des frais de formation ne peut être inférieur à 2% du montant total des indemnités.



V-vii – La perspective pour 2023





VI - La section d'investissement

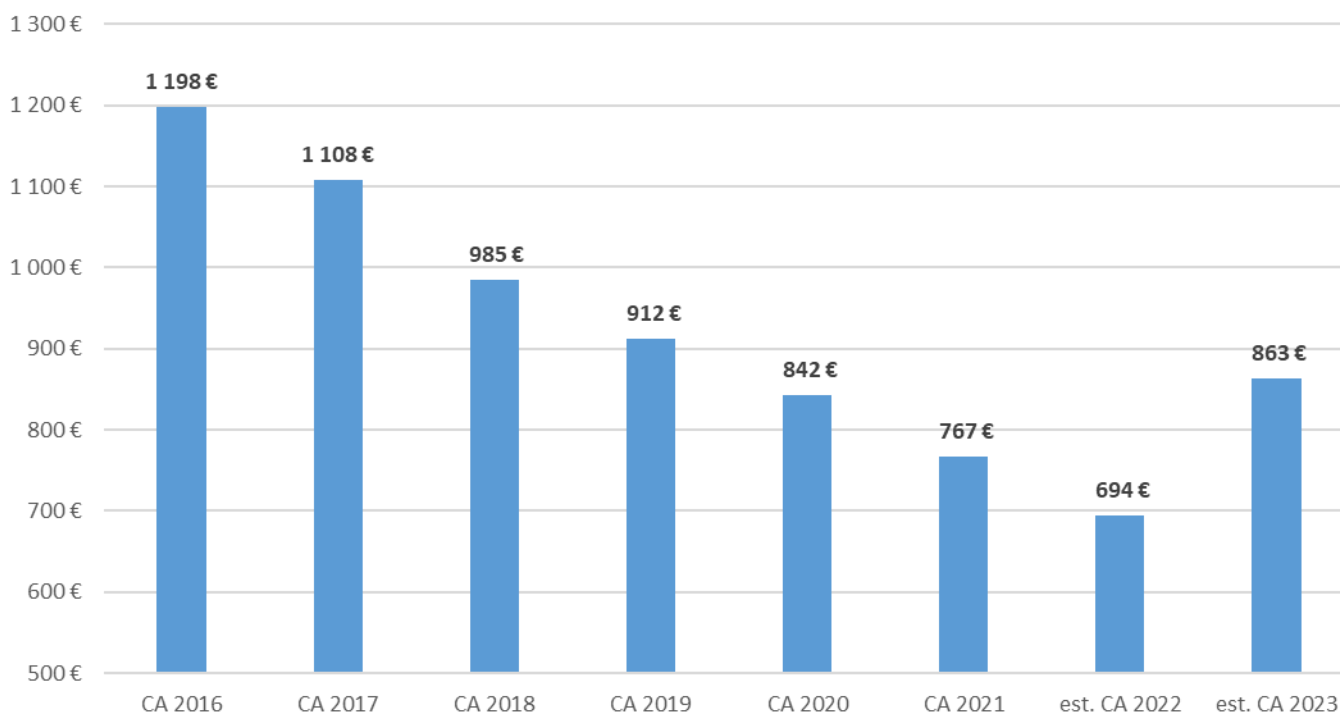
VI-i- Synthèse :

- ✓ Un capital de dette de 755 020 € pour 2023.
- ✓ Des dotations aux amortissements estimées à 500 000 €.
- ✓ Des recettes au titre du FCTVA estimées à 255 000 €.
- ✓ L'objectif d'un prélèvement d'environ 200 000 €.
- ✓ Un emprunt d'un montant estimé à un maximum de 2 500 000 euros.
- ✓ Pour 2023, 3,3 millions de propositions nouvelles pourront être inscrits en 1^{ère} phase dès le vote du BP, avec la perspective d'augmenter cette somme à près de 3,8 millions d'euros en 2^{ème} phase lors de la reprise des résultats 2022 :
 - Cadre de vie : 3 124 000 € (dont 2 350 000 € pour la ferme du vert bois)
 - Autres dépenses d'investissement : 200 000 € pour les autres services.

Neuville-en-Ferrain BUDGET 2023 - DOB

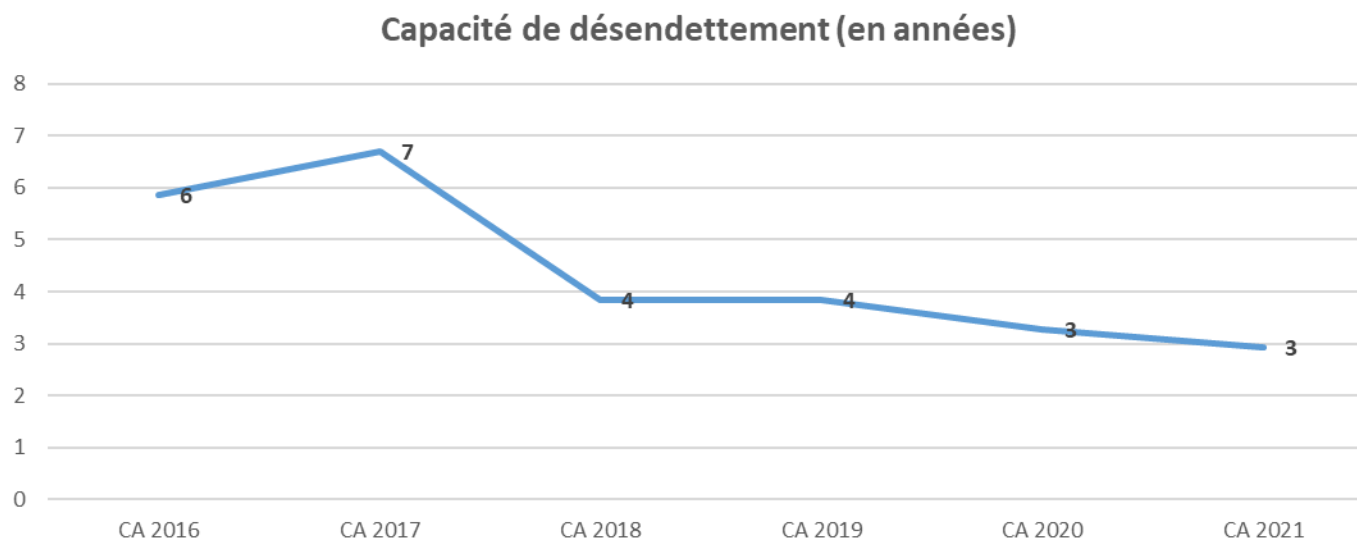


VI-i- La dette par habitant





VI-iii– La capacité de désendettement



✓ L'objectif pour l'avenir est de maintenir la capacité de désendettement de la commune inférieure à 12 ans et ainsi respecter la « règle d'or ».



VII - En résumé les orientations pour 2023

- ✓ Un contexte macro-économique défavorable et un coût de l'énergie exorbitant.
- ✓ Effondrement de notre cagnotte et de notre autofinancement.
- ✓ Economies d'énergie indispensables et réflexion sur notre autonomie énergétique.
- ✓ Révision du PPI pour la période 2022-2026 en priorisant la rénovation de la ferme du Vert Bois.
- ✓ Recours à l'emprunt après 6 années d'investissements autofinancés et subventionnés.
- ✓ Respect de l'engagement de ne pas augmenter les taux de la fiscalité directe locale.
- ✓ Etude de toutes les pistes possibles pour identifier de nouvelles recettes et sources de financements.



MERCI DE VOTRE ATTENTION !

PROPOSITION DE DELIBERATION
CONSEIL MUNICIPAL DU JEUDI 20 OCTOBRE 2022

2 - ADOPTION D'UN REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER.

Rapport de Monsieur Alain RIME, premier adjoint au maire chargé du budget, des finances, de la mutualisation, de la restauration et de la démocratie participative.

Vu en commission générale le lundi 10 octobre 2022.

La mise en œuvre de l'instruction budgétaire et comptable M57 nécessite au préalable l'adoption d'un règlement budgétaire et financier (RBF) qui devra obligatoirement comporter des modalités sur la gestion pluriannuelle des crédits.

Conformément aux dispositions de l'article L. 5217-10-8 du code général des collectivités territoriales (CGCT), le règlement budgétaire et financier (RBF) doit impérativement avoir été adopté avant toute délibération budgétaire relevant de l'instruction budgétaire et comptable M57, soit, au plus tard, lors de la séance qui précède celle du vote du premier budget primitif relevant de cette nomenclature.

Considérant que, par délibération N°9 du 24 mars 2022, la commune a approuvé l'adoption du référentiel budgétaire et comptable M57 à compter du 1^{er} janvier 2023,

Considérant que le vote du budget primitif 2023 est prévu le 15 décembre 2022,

Il est proposé au conseil municipal de bien vouloir adopter le règlement budgétaire et financier annexé à la présente délibération .

Ce règlement assure la permanence des méthodes et la sécurisation des procédures. Il sera actualisé en cas de besoin et en fonction de l'évolution des dispositions législatives et réglementaires.

REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER

Conseil municipal du 20 octobre 2022

Commune de Neuville-en-Ferrain

Table des matières

INTRODUCTION.....	2
I Le cadre juridique du budget communal.....	3
Article 1 : La définition du budget	3
Article 2 : Les grands principes budgétaires et comptables.....	4
Article 3 : La présentation et le vote du budget	5
Article 4 : Le débat d'orientation budgétaire	6
Article 5 : La modification du budget	6
II- L'exécution budgétaire	7
Article 6 : L'exécution des dépenses avant l'adoption du budget.....	7
Article 7 : Le circuit comptable des recettes et des dépenses	8
Article 8 : Le délai global de paiement.....	9
Article 9 : Les dépenses imprévues.....	10
Article 10 : Les opérations de fin d'exercice	10
Article 11 : La clôture de l'exercice budgétaire	11
III- Les régies	11
Article 12 : Les régies d'avances.....	12
Article 13 : La régie de recettes.....	12
Article 14 : Le suivi et le contrôle des régies	12
IV – La gestion pluriannuelle	13
Article 15 : La définition des autorisations de programme ou d'engagement et des crédits de paiement	13
Article 16 : Le vote des AP-AE/CP	13
Article 17 : La révision des AP-AE/CP.....	14
Article 18 : Autorisations de programme votées par opération.	14
V- Les provisions.....	15
Article 19 : La constitution des provisions.....	15
VI- L'actif et le passif	15
Article 20 : La gestion patrimoniale	15
Article 21 : La gestion des immobilisations.....	16
Article 22 : La gestion de la dette	16
VII La commande publique.....	17
Article 23 : Le guide des procédures internes	17
VIII – Le contrôle des collectivités territoriales exercé par la Chambre régionale des comptes (CRC).....	18
Article 24 : Les contrôles de la CRC.....	18
GLOSSAIRE	19

INTRODUCTION

Auparavant facultatif, le règlement budgétaire et financier devient obligatoire avec le passage à la nomenclature comptable M57.

Celui-ci a pour objectif principal de clarifier et de rationaliser l'organisation financière et la présentation des comptes locaux.

Il formalise et précise les principes budgétaires et financiers qui résultent des textes réglementaires et décrit également les procédures internes que la commune de Neuville-en-Ferrain a mis en œuvre. Il permet ainsi d'identifier le rôle stratégique de chacun en rendant ces règles accessibles à tous et en développant une culture de gestion partagée.

Il est de forme libre mais il doit prévoir :

- Les modalités de gestion des autorisations de programme (AP), des autorisations d'engagement (AE), et des crédits de paiement y afférent ;
- Les règles de caducité et d'annulation des AP et des AE.
- Les modalités d'information de l'assemblée délibérante sur la gestion des engagements pluriannuels au cours de l'exercice ;
- Et de manière facultative, les modalités de report des crédits de paiement.

Le présent règlement sera actualisé en cas de besoin et en fonction de l'évolution des dispositions législatives et réglementaires.

I Le cadre juridique du budget communal

Article 1 : La définition du budget

Conformément à l'article L.2312-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), le budget de la commune est proposé par le Maire et voté par le conseil municipal.

Le budget est constitué de l'ensemble des décisions budgétaires annuelles ou pluriannuelles se déclinant en budget primitif (BP), budget supplémentaire (BS) et décisions modificatives (DM).

Le budget est l'acte par lequel le conseil municipal prévoit et autorise les recettes et les dépenses d'un exercice :

- En dépenses : les crédits votés sont limitatifs ; les engagements ne peuvent être validés que si des crédits ont été prévus ;
- En recettes : les crédits sont évaluatifs ; les recettes réalisées peuvent être supérieures aux prévisions.

Le budget comporte deux sections : la section de fonctionnement et la section d'investissement. Chacune des sections est présentée en équilibre en dépenses et en recettes.

Les budgets annexes, bien que distincts du budget principal proprement dit, sont votés dans les mêmes conditions par l'assemblée délibérante. La constitution de budgets annexes résulte le plus souvent d'obligations réglementaires et a pour objet de regrouper les services dont l'objet est de produire ou d'exercer des activités qu'il est nécessaire de suivre dans une comptabilité distincte. Il s'agit essentiellement de certains services publics locaux spécialisés, qu'ils soient à caractère industriel et commercial ou administratif.

Pour rappel, depuis 2022, le budget de Neuville-en-Ferrain ne comporte plus de budget annexe.

Il est à noter que le CCAS, établissement public rattaché à la commune, suit les mêmes règles d'élaboration et d'exécution par le biais de son conseil d'administration.

Le budget primitif est accompagné d'un rapport de présentation. Ce document présente le budget dans son contexte économique et réglementaire par chapitres et articles et en détaille la ventilation par grands postes, conformément à l'instruction comptable M57 à compter de l'exercice 2023. Il contient également des annexes présentant notamment la situation patrimoniale, ainsi que divers engagements de la collectivité.

Le budget est envoyé sous forme dématérialisée aux services de l'Etat.

Le calendrier budgétaire prévisionnel est le suivant :

Mai/Juin N-1	Lettre de cadrage budgétaire établie par l'adjoint aux Finances en lien avec la direction générale et le service financier
Septembre/Octobre N-1	Les services présentent leurs demandes lors de rencontres budgétaires en présence de l'adjoint aux Finances, de la direction générale et du service financier.
Octobre N-1	Débat sur les orientations budgétaires sur la base du rapport d'orientations budgétaires.
Novembre N-1	En séminaire, les élus sont informés des demandes des services et réalisent les arbitrages nécessaires afin d'équilibrer le budget en cohérence avec le projet municipal. Ils décident également du montant des subventions qui seront accordées aux associations.
Décembre N-1	Vote du budget primitif
Mars N	Vote du Compte de gestion et du Compte administratif, Reprise des résultats de l'exercice antérieur.

Le calendrier présenté ci-dessus peut être modifié sous réserve du respect des échéances légales.

Article 2 : Les grands principes budgétaires et comptables

Le principe d'annualité budgétaire correspond au fait que le budget prévoit les recettes et autorise les dépenses pour un exercice budgétaire se déroulant du 1er janvier au 31 décembre de l'année civile.

La loi prévoit cependant une exception pour les budgets locaux selon laquelle le budget peut être voté jusqu'au 15 avril, et au plus tard le 30 avril, en cas de période de renouvellement des exécutifs locaux.

Ce principe d'annualité comprend certains aménagements justifiés par le principe de continuité budgétaire :

- Les reports de crédits : les dépenses engagées mais non mandatées vis-à-vis d'un tiers à la fin de l'exercice sont reportées sur l'exercice suivant pour permettre le paiement des dépenses.
- La période dite de « journée complémentaire » : cette période correspond à la journée comptable du 31 décembre prolongée jusqu'au 31 janvier permettant de comptabiliser pendant un mois supplémentaire, en section de fonctionnement, des dépenses correspondant à des services rendus par la collectivité avant le 31 décembre ou de comptabiliser des recettes correspondant à des droits acquis avant cette date et permettant aussi l'exécution des opérations d'ordre de chacune des sections.
- La gestion en autorisations de programme ou d'engagement et crédits de paiement : gestion autorisée pour les opérations d'investissement ou de fonctionnement permettant de programmer des engagements dont le financement et la réalisation sont exécutés sur plusieurs années.

Le principe d'unité budgétaire : toutes les recettes et les dépenses doivent figurer dans un document budgétaire unique : le budget général de la collectivité. Le principe d'universalité budgétaire : toutes les opérations de dépenses et de recettes doivent être indiquées dans leur intégralité dans le budget. Les recettes ne doivent pas être affectées à des dépenses particulières.

Des dérogations à ce principe sont aussi prévues par la loi :

- Les recettes sont affectées à une dépense particulière, conformément à des textes législatifs ou réglementaires,
- Les subventions d'équipement affectées au financement d'un équipement,
- Les recettes qui financent une opération pour compte de tiers.

Le principe de spécialité budgétaire : spécialisation des crédits par chapitre groupant des dépenses et des recettes en fonction de leur nature ou de leur destination.

Les principes d'équilibre et de sincérité : ils impliquent une évaluation sincère des dépenses et des recettes ainsi qu'un équilibre entre les recettes et les dépenses inscrites au budget et entre les deux sections (fonctionnement et investissement). Le remboursement de la dette doit être exclusivement assuré par les recettes propres de la collectivité et non par l'emprunt.

La séparation de l'ordonnateur et du comptable implique des rôles distincts pour ces deux acteurs publics.

- L'ordonnateur : le Maire de la commune, en charge de l'engagement, de la liquidation, du mandatement et de l'ordonnancement des dépenses et des recettes avec l'appui des services internes de la commune.

- Le comptable public : agent de la Direction générale des finances publiques, en charge de l'exécution du paiement du recouvrement des recettes ainsi que du paiement des dépenses. Il contrôle alors les différentes étapes concernant les dépenses et les recettes effectuées par l'ordonnateur.

Tous ces principes permettent d'assurer une intervention efficace du conseil municipal dans la procédure budgétaire et d'organiser une gestion transparente des deniers publics. En cas de non-respect de ces principes, la collectivité encourt des sanctions prévues par la loi.

Article 3 : La présentation et le vote du budget

A compter du 1^{er} janvier 2023, la commune appliquera la nomenclature comptable M57 qui comporte un double classement des opérations, par nature et par fonction. Le classement des opérations par nature se divise en deux catégories : les dépenses et les recettes. Le classement des opérations par fonction permet d'établir une distinction des recettes et des dépenses selon leur destination ou leur affectation. Il est obligatoire pour les collectivités de plus de 3 500 habitants comme Neuville-en-Ferrain.

Lorsque que le budget est voté par nature, il est assorti d'une présentation croisée par fonction; lorsqu'il est voté par fonction, il est assorti d'une présentation croisée par nature. La commune de Neuville-en-Ferrain vote son budget par nature. Sa présentation est donc complétée par une présentation fonctionnelle. Le budget est également sous-divisé en chapitres et articles et voté par chapitre.

Le budget contient également des annexes présentant notamment la situation patrimoniale ainsi que divers engagements de la collectivité.

Le budget est établi en deux sections comprenant chacune des dépenses et des recettes (article L.2311-1 du CGCT).

La section de fonctionnement regroupe essentiellement les dépenses de gestion courante, les dépenses de personnel et les intérêts de la dette, les dotations aux amortissements ; elle dispose de ressources définitives et régulières composées principalement du produit de la fiscalité locale, des dotations reçues de l'Etat et de produits des services communaux.

La section d'investissement retrace les opérations qui affectent le patrimoine de la commune et son financement ; on y retrouve en dépenses : les opérations d'immobilisations, le remboursement de la dette en capital et en recettes : des subventions de l'Etat, des collectivités territoriales, le Fonds de compensation de la TVA et aussi les nouveaux emprunts.

La commune a jusqu'à présent choisi de voter son budget N en fin d'exercice N-1, et donc sans reprise des résultats de l'exercice précédent. Ceux-ci sont donc repris ultérieurement en année N.

Article 4 : Le débat d'orientation budgétaire

Le débat d'orientation budgétaire (DOB) est obligatoire pour les communes de plus de 3 500 habitants depuis la loi du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République. Ce débat porte sur les orientations générales du budget et doit se tenir dans un délai de 2 mois précédant le vote du budget par l'assemblée délibérante. Celui-ci doit faire l'objet d'une délibération distincte de celle du budget primitif.

Le débat d'orientation budgétaire est accompagné d'un rapport d'orientation budgétaire (ROB). L'information est renforcée dans les communes de plus de 10 000 habitants puisque le ROB doit, en outre, comporter une présentation de la structure et de l'évolution des dépenses et des effectifs. Il précise notamment l'évolution prévisionnelle et l'exécution des dépenses de personnel.

Le DOB a vocation à renforcer la démocratie participative en instaurant une discussion au sein de l'assemblée délibérante sur les évolutions et les priorités de la situation financière de la collectivité.

Article 5 : La modification du budget

Elle peut intervenir soit :

- Par virement de crédits (VC) : hors les cas où le conseil municipal a spécifié que les crédits sont spécialisés par article, le Maire peut effectuer des virements d'article à article à l'intérieur d'un même chapitre (article L.2312-2 du CGCT). Le référentiel budgétaire et comptable M57 permettant de procéder à des virements de crédits de chapitre à chapitre, l'assemblée délibérante l'autorise par ce règlement, au sein de la même section, et dans la limite de 7,5% des dépenses réelles de la section. Néanmoins, cette possibilité ne s'applique pas aux dépenses de personnel.

La commune de Neuville-en-Ferrain a mis en place une procédure interne pour toute demande de virement de crédit afin d'améliorer la traçabilité des mouvements budgétaires et dans l'optique de maîtriser les dépenses :

Etape 1	Demande de virement de crédit du service demandeur en complétant systématiquement le formulaire prévu à cet effet
Etape 2	Visa de la demande par la direction de pôle et l'adjoint du service demandeur
Etape 3	Réception et examen de la demande par le service financier
Etape 4	Visa de la demande par la direction des Ressources
Etape 5	Visa du DGS et de l'adjoint en charge des Finances et du Budget

- Par décision modificative (DM) : lorsqu'un virement de crédits fait intervenir deux chapitres budgétaires différents, celui-ci nécessite alors une inscription en décision modificative (article L.1612-141 du CGCT). Suite à la mise en place de la M57, les DM ne seront obligatoires que pour les virements de chapitre à chapitre au-delà du seuil autorisé.

La DM fait partie des documents budgétaires votés par l'assemblée délibérante qui modifie le budget initial dans le but d'ajuster les prévisions en cours d'année, tant en dépenses qu'en recettes.

Le nombre de DM est laissé au libre arbitre de chaque collectivité territoriale.

Le budget supplémentaire constitue une décision modificative ayant pour particularité de reprendre les résultats comptables de l'exercice précédent. Il ne peut être adopté par l'Assemblée délibérante qu'après le vote du compte administratif de l'exercice clos.

II- L'exécution budgétaire

Article 6 : L'exécution des dépenses avant l'adoption du budget

L'article L.1612-1 du CGCT dispose que le maire est en droit, du 1er janvier de l'exercice jusqu'à l'adoption du budget, de mettre en recouvrement les recettes et d'engager, de liquider et de mandater les dépenses en section de fonctionnement (hors autorisations d'engagement (AE)) dans la limite de celles inscrites au budget de l'année précédente.

Il est en droit de mandater les dépenses afférentes au remboursement en capital des annuités de la dette venant à échéance avant le vote du budget.

En outre, le Maire peut engager, liquider et mandater les dépenses d'investissement (hors autorisation de programme (AP)), sous réserve de l'autorisation de l'assemblée délibérante précisant le montant et l'affectation des crédits, dans la limite du quart des crédits ouverts au budget de l'exercice précédent, non compris les crédits afférents au remboursement de la dette.

Pour les dépenses à caractère pluriannuel comprises dans une autorisation de programme ou d'engagement, le Maire peut, selon l'article L1612-1 du CGCT, jusqu'à l'adoption du budget, liquider et mandater les dépenses d'investissement et de fonctionnement correspondant aux autorisations ouvertes au cours des exercices antérieurs, dans la limite des crédits de paiement prévus au titre de l'exercice par la délibération d'ouverture de l'autorisation de programme ou d'engagement.

Article 7 : Le circuit comptable des recettes et des dépenses

L'engagement constitue la première étape du circuit comptable en dépenses. C'est un acte par lequel la commune crée ou constate à son encontre une obligation qui entraînera une charge (engagement juridique). Il résulte de la signature d'un contrat, d'une convention, d'un marché, d'un simple bon de commande, ...

Seuls les tiers créés dans le logiciel financier peuvent faire l'objet d'engagements de dépenses ou de recettes. La création des tiers est effectuée par le service financier sur la base de la fiche tiers prévue à cet effet transmise par les services. Cette fiche comporte notamment les informations suivantes :

- Nom de l'organisme ou Nom, Prénom pour un particulier ;
- Adresse ;
- SIRET et code APE, le cas échéant ;
- Coordonnées bancaires sous la forme d'un RIB ou IBAN délivré par la banque du bénéficiaire. Seules les coordonnées indiquées dans l'acte d'engagement d'un marché peuvent être saisies sans ce justificatif.

Les modifications et suppressions de tiers suivent le même processus : la demande est effectuée par le service gestionnaire et adressée au service financier. Les modifications apportées aux relevés d'identité bancaire sont traitées exclusivement par le service financier.

La qualité de la saisie des données des tiers est une condition essentielle à la qualité des comptes de la Commune. Elle impacte directement la relation au fournisseur et à l'usager et fiabilise le paiement et le recouvrement. C'est pourquoi, les tiers non utilisés depuis plus d'un an sont automatiquement archivés dans le logiciel financier chaque année et doivent faire l'objet d'une mise à jour pour être à nouveau utilisés.

L'engagement préalable est obligatoire dans l'application financière en dépenses, quelle que soit la section (fonctionnement ou investissement). Il permet de constater l'engagement juridique et de réserver les crédits correspondants; il précède la signature d'un contrat ou d'une convention, ainsi que l'envoi des bons de commande aux fournisseurs.

L'engagement permet de répondre à 4 objectifs essentiels :

- vérifier l'existence de crédits sur les bonnes lignes budgétaires ;
- déterminer les crédits disponibles ;
- rendre compte de l'exécution du budget ;
- générer les opérations de clôture.

L'engagement n'est pas obligatoire en recettes. En revanche, la pratique de l'engagement est un véritable outil d'aide à la gestion et au suivi des recettes.

La signature des engagements juridiques est de la compétence exclusive de l'ordonnateur, à savoir le Maire, ou ses adjoints par délégation, ou le directeur général des services par délégation.

Chaque service est chargé de saisir en amont de chaque dépense ses bons de commande dans le logiciel financier et de les transmettre pour engagement et signature au service financier via le circuit des parapheurs.

La liquidation constitue la deuxième étape du circuit comptable en dépenses comme en recettes. Elle correspond à la vérification de la réalité de la dette et à l'arrêt du montant de la dépense. Après réception de la facture, la certification du service fait est portée et attestée au regard de l'exécution des prestations effectuées ou de la livraison des fournitures commandées par le service gestionnaire de crédits.

Chaque service est chargé de vérifier l'exactitude des factures reçues ainsi que les mentions obligatoires qu'elles doivent contenir.

Le mandatement des dépenses et l'ordonnancement des recettes : le service des finances valide les propositions de mandats ou de titres après vérification de la cohérence et contrôle de l'exhaustivité des pièces justificatives obligatoires. Puis il émet l'ensemble des pièces comptables réglementaires (mandats, titres et bordereaux) qui permettent au comptable public d'effectuer le paiement des dépenses et l'encaissement des recettes.

En recette, les titres sont émis, soit avant encaissement avec l'édition d'un avis de somme à payer, soit après l'encaissement pour régularisation.

A titre dérogatoire, le mandatement peut être effectué après paiement (prélèvements, remboursement de dette, ...) pour certaines dépenses avec l'autorisation du comptable public.

Le paiement de la dépense est effectué par le comptable public rattaché à la Direction générale des finances publiques, lorsque toutes les opérations ont été effectuées par l'ordonnateur de la commune, et après avoir réalisé son contrôle de régularité portant sur la qualité de l'ordonnateur, la disponibilité des crédits, l'imputation, la validité de la créance et le caractère libératoire du règlement.

Article 8 : Le délai global de paiement

Les collectivités locales sont tenues de respecter un délai global de paiement auprès de leurs fournisseurs et prestataires de service. Ce délai global de paiement a été modernisé par le droit de l'Union Européenne, avec notamment la Directive 2011/7 concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales, qui a été transposée en droit français par la loi n°2013-100 du 28 janvier 2013 pour laquelle il existe un décret d'application du 31 mars 2013. Ce délai global de paiement est de 30 jours pour les collectivités locales. Ces 30 jours sont divisés en deux : 20 jours pour l'ordonnateur et 10 jours pour le comptable public.

Ce délai global de paiement court à compter de la date de réception de la facture, ou dans le cas où la facture est reçue mais les prestations et livraisons non exécutées ou non achevées, à la date de livraison ou de réalisation des prestations. Dans le cas d'un solde de marché, le délai de paiement commence à courir à la date de réception par le maître d'ouvrage du décompte général et définitif signé par l'entreprise titulaire.

Ce délai global de paiement peut être suspendu si la demande de paiement adressée n'est pas conforme aux obligations légales et contractuelles du créancier. Cette suspension démarre à compter de la notification motivée de l'ordonnateur au fournisseur ou prestataire concerné et reprend lorsque la collectivité reçoit la totalité des éléments manquants et irréguliers.

Chaque service est chargé de retourner les factures qu'il reçoit, dans un délai maximum de 8 jours :

- soit pour paiement au service des finances si celles-ci sont conformes,
- soit pour contestation motivée au fournisseur en informant également le service des finances.

Article 9 : Les dépenses imprévues

L'instruction budgétaire et comptable M 57 permet à l'assemblée délibérante de voter des autorisations de programmes ou d'engagement sur des chapitres intitulés « dépenses imprévues » permettant de faire face à des événements imprévus dans la limite de 2 % des dépenses réelles de chacune des deux sections en application des dispositions prévues à l'article L. 5217-12-3 du CGCT.

Ces AP et ces AE constituent des chapitres respectivement de la section d'investissement et de fonctionnement. Ils ne comportent pas d'articles, ni de crédits de paiement et ne donnent pas lieu à exécution conformément à l'article D. 5217-23 du CGCT.

En cas d'événement imprévu, l'assemblée délibérante peut affecter ces AP à des opérations d'investissement rendues nécessaires par cet événement (dépenses directes d'investissement et subventions d'équipement) ou ces AE à des dépenses de fonctionnement sur l'article s'y rapportant. En l'absence d'engagement, constaté à la fin de l'exercice, la part de l'AP ou de l'AE non affectée est obligatoirement annulée à la fin de l'exercice. Par ailleurs, une fois l'AP ou l'AE engagée sur l'article correspondant à la dépense imprévue, les crédits de paiement du chapitre sont consommés. En cas d'insuffisance de crédits de paiement sur le chapitre, l'exécutif peut procéder à des mouvements de crédits de paiement pour exécuter ces dépenses selon les modalités prévues par l'article L. 5217-10-6 du CGCT. Ces virements sont alors pris en compte dans le plafond de 7,5 % au maximum fixé par l'assemblée délibérante, relatif à la fongibilité asymétrique des crédits. L'exécutif doit rendre compte à l'assemblée délibérante de l'ordonnancement de la dépense dès la première session qui suit sa décision.

Toutefois, il est précisé que l'équilibre budgétaire de la section d'investissement s'apprécie en tenant compte des seuls crédits de paiement ; par conséquent, conformément à l'article D. 5217-23 du CGCT, les montants d'AP ou d'AE prévus au titre des dépenses imprévues ne viennent pas impacter l'équilibre budgétaire défini par les articles L. 1612 et suivants du CGCT.

Article 10 : Les opérations de fin d'exercice

Les opérations de fin d'exercice permettent de respecter le principe budgétaire d'annualité et le principe d'indépendance des exercices basés sur la notion de droits constatés et notamment sur le rattachement des charges et des produits de l'exercice.

Les rattachements correspondent à des charges ou produits inscrits à l'exercice budgétaire en cours pour leur montant estimé, ayant donné lieu à service fait avant le 31 décembre du même exercice et pour lesquels le mandatement ne sera possible que lors de l'exercice suivant (exemple : facture non parvenue). Ces mandatements peuvent alors être effectués au budget de l'exercice suivant par la commune.

Les reports de crédits se distinguent des rattachements. En effet, les rattachements ne visent que la seule section de fonctionnement afin de dégager le résultat comptable de l'exercice alors que les reports de crédits sont possibles pour les deux sections du budget.

Ils correspondent aux dépenses engagées mais non mandatées lors de l'exercice budgétaire en cours. Ces reports sont alors inscrits au budget de l'exercice suivant par la commune.

Chaque année, le service des finances communique un calendrier de clôture budgétaire à l'ensemble des services. Celui-ci est élaboré en lien avec le service de gestion comptable et prévoit notamment les dates limites des engagements de dépenses en investissement et en fonctionnement, les dates limites de mandatement des dépenses tant en investissement qu'en fonctionnement, le processus de vérification des engagements en cours afin d'élaborer les états des reports et des rattachements.

Article 11 : La clôture de l'exercice budgétaire

Parmi les documents budgétaires composant le budget, le compte administratif et le compte de gestion sont des documents qui viennent rendre compte de l'exécution budgétaire d'un exercice.

Le compte administratif matérialise la clôture de l'exercice budgétaire qui intervient au 31 décembre de l'année, il reprend les réalisations effectives en dépenses (mandats) et en recettes (titres). Il présente alors les résultats comptables de l'exercice budgétaire et contient le bilan comptable de la collectivité. Ce document est soumis au vote en conseil municipal avant le 30 juin n+1. Le maire peut présenter le compte administratif mais ne prend pas part au vote.

Le compte de gestion est établi par le comptable public avant le 1er juin de l'année suivant l'exercice budgétaire en cours. Il comporte une balance générale de tous les comptes tenus par le comptable public ainsi que le bilan comptable de la collectivité, et a pour objet de retracer les opérations budgétaires qui correspondent à celles présentées dans le compte administratif. En effet, la présentation de ce compte de gestion est analogue à celle du compte administratif et les données chiffrées ont l'obligation d'être strictement égales au sein de ces deux comptes, puisque le conseil municipal doit en constater la conformité.

Le calendrier de clôture défini avec le service de gestion comptable nous permet d'obtenir le compte de gestion provisoire, au plus tard, au mois de février N+1.

Le conseil municipal entend, débat et arrête le compte de gestion avant le compte administratif.

III- Les régies

Seul le comptable de la Direction générale des finances publiques est habilité à régler les dépenses et recettes de la commune.

Ce principe connaît un aménagement avec les régies d'avances et de recettes qui permettent, pour des motifs d'efficacité du service public, à des agents placés sous l'autorité de l'ordonnateur et la responsabilité du comptable public, d'encaisser certaines recettes et de payer certaines dépenses.

La création d'une régie est de la compétence du conseil municipal mais elle peut être déléguée au maire. Lorsque cette compétence a été déléguée au maire, les régies sont créées par arrêté municipal.

L'avis conforme du comptable public est une formalité substantielle préalable à l'arrêté de création de la régie.

Les régisseurs et leurs mandataires sont nommés par décision de l'ordonnateur sur avis conforme du comptable public assignataire des opérations de la régie. Cet avis conforme peut être retiré à tout moment lors du fonctionnement de la régie, s'il s'avère que le régisseur n'exerce pas ses fonctions dans le respect de la réglementation.

La nature des recettes pouvant être perçues, ainsi que les dépenses pouvant être réglées par régie, sont encadrées par les décisions constitutives. L'acte constitutif doit indiquer le plus précisément possible l'objet de la régie, c'est-à-dire la nature des opérations qui seront réalisées par l'intermédiaire de celle-ci.

Article 12 : Les régies d'avances

Les régies d'avances permettent aux régisseurs de payer certaines dépenses, énumérées dans l'acte de création de chaque régie. Pour cela, ils disposent d'avances de fonds versées par le comptable public de la collectivité. Une fois les dépenses payées, l'ordonnateur établit un mandat au nom du régisseur et le comptable viendra ensuite s'assurer de la régularité de la dépense présentée au regard des pièces justificatives fournies par le régisseur et reconstituera l'avance qui a été faite au régisseur à hauteur des dépenses validées.

Article 13 : La régie de recettes

La régie de recettes permet au régisseur d'encaisser les recettes réglées par les usagers des services de la collectivité et énumérées dans l'acte de création de la régie. Le régisseur dispose pour se faire d'un fond de caisse permanent dont le montant est mentionné dans l'acte de régie. Le régisseur verse et justifie les sommes encaissées au comptable public au minimum une fois par mois et dans les conditions fixées par l'acte de régie.

A Neuville-en-Ferrain, il existe une unique régie de recettes regroupant l'ensemble des recettes encaissées par la commune et le CCAS.

Article 14 : Le suivi et le contrôle des régies

L'ordonnateur, au même titre que le comptable public, est chargé de contrôler le fonctionnement des régies et l'activité des régisseurs. Il peut s'agir d'un contrôle sur pièce ou sur place.

Afin d'assurer leur fonctionnement correct et régulier, le service financier assure un rôle de conseil et assistance pour coordonner le suivi des régies, ainsi que l'organisation éventuelle des contrôles conjoints avec le comptable public.

Les régisseurs sont tenus de signaler sans délais au service financier les difficultés de tout ordre qu'ils pourraient rencontrer dans l'exercice de leur mission.

En sus des contrôles sur pièce qu'il exerce lors de la régularisation des écritures, le comptable public exerce ses vérifications sur place avec ou sans le service financier. Il est tenu compte, par l'ensemble des intervenants dans les processus, de ses observations contenues dans les rapports de vérification.

IV – La gestion pluriannuelle

Article 15 : La définition des autorisations de programme ou d'engagement et des crédits de paiement

La nomenclature budgétaire et comptable M57 prévoit aussi la possibilité de recourir à la procédure de gestion par autorisation de programme pour les dépenses d'investissement ou par autorisation d'engagement pour les dépenses de fonctionnement.

Cette modalité de gestion permet à la commune de ne pas faire supporter à son budget annuel l'intégralité d'une dépense pluriannuelle, mais les seules dépenses à régler au cours de l'exercice.

Les autorisations de programme (AP) en investissement ou autorisations d'engagement (AE) en fonctionnement constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour l'exécution des dépenses en investissement ou en fonctionnement. Elles demeurent valables, sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation. Elles peuvent être révisées. Ces autorisations portent sur les grandes priorités municipales.

Les crédits de paiement (CP) correspondent à la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations de programme ou d'engagement correspondantes.

Autant que possible, les AP seront calées sur la programmation pluriannuelle des investissements, présentée lors des orientations budgétaires. Les montants proposés seront fondés sur la base d'estimations, soit externe pour les projets spécifiques, soit interne pour les investissements récurrents assurés par les services municipaux.

Article 16 : Le vote des AP-AE/CP

Le nouveau référentiel budgétaire et comptable M57 implique, au 1er janvier 2023, une gestion nouvelle des AP/CP.

En matière de pluriannualité, le référentiel M57 permet l'affectation des autorisations de programme ou des autorisations d'engagement (AP ou AE) sur plusieurs chapitres.

L'assemblée délibérante est compétente pour voter, réviser ou annuler les AP.

Selon l'article R2311.9 du CGCT, les autorisations de programme ou d'engagement et leurs révisions éventuelles sont présentées par le Maire. Elles sont votées par délibération distincte, lors de l'adoption du budget de l'exercice ou des décisions modificatives.

Seul le montant global de l'AP fait l'objet d'un vote, l'échéancier des CP des exercices postérieurs à l'année en cours est indicatif. Une annexe budgétaire retrace le suivi pluriannuel de ces autorisations.

Dans tous les cas, une délibération annuelle relative aux AP sera présentée à l'approbation du conseil municipal à l'adoption du budget. Cette délibération présentera d'une part un état des AP et AE en cours et leurs éventuels besoins de révisions et d'autre part la création de nouvelles AP ou AE et les opérations y afférentes. Le Maire doit également présenter un bilan de la gestion pluriannuelle lors du vote du compte administratif.

Article 17 : La révision des AP-AE/CP

La révision d'une autorisation de programme ou d'engagement consiste soit en une augmentation, soit en une diminution de la limite supérieure des dépenses autorisées. Le montant de l'autorisation peut alors être modifié.

La collectivité peut définir des règles de suppression d'autorisations devenues sans objet dans un délai prédéfini, elle peut également modifier les autorisations en fonction du rythme des réalisations des opérations pour éviter une déconnexion entre le montant des autorisations et le montant maximum des crédits de paiement inscrits au budget.

La gestion en autorisations de programme et crédits de paiement implique un suivi strict et rigoureux des grandes opérations afférentes au plan pluriannuel d'investissement.

Les autorisations de programme ou d'engagement demeurent valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation. Pour procéder à l'annulation d'une autorisation de programme, et conformément au principe de parallélisme des formes, la commune devra délibérer.

Article 18 : Autorisations de programme votées par opération.

La commune a également la possibilité de voter les AP par opération. La notion d'opération concerne exclusivement les crédits de dépenses réelles. Une opération est constituée par un ensemble d'acquisitions d'immobilisations, de travaux sur immobilisations et des frais d'études y afférents aboutissant à la réalisation d'un ou de plusieurs ouvrages de même nature. Celle-ci peut aussi comprendre des subventions d'équipement.

Pour ce vote par opération : il est affecté un numéro librement défini par l'entité à chacune des opérations.

Dans ce cas, les crédits de paiement doivent être votés en même temps qu'une autorisation et ventilés par exercice et au moins par chapitre budgétaire. Leur somme doit être égale au montant de l'autorisation.

V- Les provisions

En application des principes de prudence et de sincérité, toute entité publique locale appliquant l'instruction budgétaire et comptable M57 a l'obligation de constituer une provision dès l'apparition d'un risque avéré et une dépréciation dès la perte de valeur d'un actif. Les deux cas constituent un passif de l'entité enregistré à son bilan. Une « provision » est destinée à couvrir une charge ou un risque prévisible sans qu'il soit possible ou utile de l'affecter à un élément d'actif déterminé, alors que la « dépréciation » permet de constater la perte de valeur d'un actif (immobilisé ou circulant) identifié.

Article 19 : La constitution des provisions

Les provisions sont des opérations d'ordre semi-budgétaires par principe et budgétaires sur option. La ville de Neuville-en-Ferrain a choisi le régime des provisions semi-budgétaires.

Elles sont obligatoires dans 3 cas :

- à l'apparition d'un contentieux,
- en cas de procédure collective,
- en cas de recouvrement compromis malgré les diligences du comptable.

Elles sont facultatives pour tous les autres risques et dépréciations.

Le montant de la provision doit être enregistré dans sa totalité sur l'exercice au cours duquel le risque ou la perte de valeur est constaté.

La collectivité a la possibilité d'étaler la constitution d'une provision en dehors des 3 cas de provisions obligatoires.

Les provisions sont évaluées en fin d'exercice et sont réajustées au fur et à mesure de la variation des risques et éventuellement des charges.

VI- L'actif et le passif

Article 20 : La gestion patrimoniale

Les collectivités disposent d'un patrimoine dévoué à l'exercice de leurs fonctionnements et compétences. Ce patrimoine nécessite une écriture retraçant une image fidèle, complète et sincère. La bonne tenue de cet inventaire participe à la sincérité de l'équilibre budgétaire et au juste calcul des recettes. Le patrimoine correspond à l'ensemble des biens meubles ou immeubles, matériels, immatériels ou financiers, en cours de production ou achevés, propriétés ou quasi propriété de la collectivité. Chaque élément de patrimoine est référencé sous un numéro d'inventaire unique qui identifie le compte de rattachement et qui est transmis au Comptable public, en charge de la tenue de l'actif de la collectivité. Tout mouvement en investissement doit faire référence à un numéro d'inventaire. Ces numéros sont référencés dans le logiciel comptable de la commune.

Afin de fiabiliser cet inventaire, chaque service est invité à informer le service des finances des différents mouvements concernant les biens qu'il gère en complétant le formulaire prévu à cet effet (cession, mise au rebus, déplacement géographique, ...).

Article 21 : La gestion des immobilisations

Un bien est comptabilisé comme une immobilisation, s'il est destiné à rester durablement dans le patrimoine de la collectivité territoriale, à augmenter la valeur et/ou la durée de vie du bien immobilisé, s'il est un élément identifiable, s'il est porteur d'avantages économiques futurs et correspond à un actif non générateur de trésorerie et ayant un potentiel de service et s'il est un élément contrôlé par la collectivité. C'est donc dans ce cas, qu'un numéro d'inventaire devra être attribué au bien.

Certaines immobilisations peuvent parfois être dépréciées, ce qui correspond aux amortissements. L'amortissement est une technique comptable qui permet, chaque année, de constater forfaitairement la dépréciation des biens et de dégager des ressources destinées à les renouveler. Ce procédé permet donc de faire apparaître à l'actif du bilan la valeur réelle des immobilisations et d'étaler dans le temps la charge relative à leur remplacement.

Le passage en M57 est sans conséquence sur le périmètre des amortissements, cependant le *pro rata temporis* devra être appliqué s'agissant de leur comptabilisation. Ce principe implique un amortissement sur les nouvelles acquisitions dès leur mise en service.

Article 22 : La gestion de la dette

Pour compléter ses ressources, la commune peut recourir à l'emprunt pour des dépenses d'investissement uniquement. Les emprunts des collectivités territoriales auprès des établissements de crédit ou des sociétés de financement sont soumis à certaines conditions définies à l'article L.1611-3-1 du CGCT.

Le remboursement du capital emprunté correspond à une dépense d'investissement qui doit être inscrite au budget et couverte par des recettes propres. Il est donc impossible de couvrir la charge d'une dette préexistante par un nouvel emprunt. Ce remboursement doit être mentionné dans le compte administratif.

Le remboursement des intérêts est comptabilisé en fonctionnement dans le chapitre 66 « charges financières ». Le total de ces deux charges constitue l'annuité du remboursement de la dette.

Les engagements hors bilan qui correspondent à des droits et obligations susceptibles de modifier le montant ou la consistance du patrimoine, les engagements ayant des conséquences financières sur les exercices à venir ou encore les engagements subordonnés à la réalisation de conditions ou d'opérations ultérieures, ne sont pas retracés dans le bilan, mais font l'objet d'un recensement dans les annexes du budget et du compte administratif.

VII La commande publique

L'article L.3 du code de la commande publique, énonce trois grands principes fondamentaux que doivent respecter les acheteurs, quel que soit le montant du marché public : la liberté d'accès à la commande publique, l'égalité de traitement des candidats et la transparence des procédures.

Le respect de ces principes permet d'assurer l'efficacité de la commande publique et la bonne utilisation des deniers publics.

Ils exigent une définition préalable des besoins, le respect des obligations de publicité et de mise en concurrence et le choix de l'offre économiquement la plus avantageuse.

Une bonne évaluation des besoins n'est pas simplement une exigence juridique, mais avant tout une condition impérative afin que l'achat soit réalisé dans les meilleures conditions économiques :

- définition précise de la qualité des prestations à obtenir et du contexte de leur réalisation,
- définition précise des quantités souhaitées.

Article 23 : Le guide des procédures internes

La Commune de Neuville-en-Ferrain dispose de longue date d'un règlement intérieur des marchés publics passés selon la procédure adaptée, dont la dernière mise à jour a été opérée par délibération n°21 du conseil municipal du 2 décembre 2021 et dont les règles de mise en concurrence sont résumées ci-dessous :

Tranche	Procédure
0€ - 3 999,99 € HT	2 devis
4 000 € HT – 14 999,99 € HT	Fiche de lancement + 3 devis
15 000 € HT – 39 999,99 € HT	Fiche de lancement + CCP (=RC+CCAP+CCTP)
> 40 000 € HT	Fiche lancement + DCE (RC – CCTP – CCAP – BPU/DPGF)

VIII – Le contrôle des collectivités territoriales exercé par la Chambre régionale des comptes (CRC)

Article 24 : Les contrôles de la CRC

La CRC contrôle la régularité des opérations faites par le comptable public. C'est le jugement des comptes des comptables publics ou contrôle juridictionnel.

La CRC assure également un contrôle non juridictionnel, c'est-à-dire un contrôle budgétaire pour garantir le respect des principes budgétaires pesant sur les collectivités (budget primitif adopté trop tardivement, absence d'équilibre réel du budget voté, défaut d'inscription d'une dépense obligatoire au budget, exécution du budget en déficit de 5%).

Elle assure également un contrôle de gestion en examinant la régularité et la qualité de gestion des collectivités.

Dans un délai d'un an à compter de la présentation d'un rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes (CRC) à l'assemblée délibérante, l'exécutif de la collectivité territoriale présente, dans un rapport devant cette même assemblée, les actions qu'il a entreprises à la suite des observations de la CRC.

Ce rapport est communiqué à la CRC.

Le rapport d'observations définitives que la CRC adresse au Président de l'EPCI auquel la Commune est rattachée est également transmis par la CRC aux maires des communes membres, immédiatement après la présentation qui en est faite à l'organe délibérant de ce dernier. Ce rapport est présenté par le Maire de chaque commune au plus proche conseil municipal et donne lieu à un débat.

GLOSSAIRE

- **Amortissement** : constatation budgétaire et comptable d'un amoindrissement de la valeur d'un élément d'actif résultant de l'usage, du temps, du changement de technique ou de toute autre cause.
- **Autorisations de programme (AP)** : elles constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour l'exécution des investissements. Elles demeurent valables, sans limitation de durée, jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation. Elles peuvent être révisées.
- **ASAP** : Avis des sommes à payer ; il s'agit d'une demande de paiement émise par la collectivité aux usagers. Ce document porte les informations nécessaires afin de permettre à l'usager de régler sa créance (Ex : la référence de la dette ; identifiant de la collectivité...).
- **Crédits de paiement (CP)** : limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées au cours de l'exercice budgétaire pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations de programme ou d'engagement correspondantes.
- **Engagement** : l'engagement comptable correspond à la réservation de crédits pour un objet déterminé. Il précède ou est concomitant à l'engagement juridique qui correspond à un acte par lequel la Ville crée ou constate à son encontre une obligation qui entraînera une charge.
- **Liquidation** : attestation de la certification du service fait (bon pour mandatement).
- **MAPA** : marchés à procédure adaptée : marchés dont les modalités de mise en concurrence peuvent être définies par la collectivité.
- **Ordonnancement/mandatement** : ordre donné par l'ordonnateur au comptable public pour le paiement d'une dépense ou le recouvrement d'une recette.
- **Provision** : passif dont le montant ou l'échéance ne sont pas connus de manière précise.
- **Rattachement des produits et des charges à l'exercice** : intégration dans le résultat de toutes les charges correspondant à des services faits et tous les produits correspondant à des droits acquis au cours de l'exercice considéré qui n'ont pu être comptabilisés.
- **Reports** : dépenses engagées non mandatées et recettes certaines restant à émettre au 31 décembre de l'exercice.
- **Service fait** : contrôle de cohérence entre la commande, la livraison et la facture.

PROPOSITION DE DELIBERATION
CONSEIL MUNICIPAL DU JEUDI 20 OCTOBRE 2022

3 - ADMISSIONS EN NON-VALEUR.

Rapport de Monsieur Alain RIME, premier adjoint au maire chargé du budget, des finances, de la mutualisation, de la restauration et de la démocratie participative .

Vu en commission générale le lundi 10 octobre 2022.

Le Comptable Public du Service de Gestion Comptable de Tourcoing a transmis l'état de produits irrécouvrables suivant :

Liste N°5477890831 – créances à admettre en non-valeur

Exercice	N° Titre	Montant	Imputation	Nature	Montant par nature
2018	1190	21.70 €	7067-251	impayés cantine	21.70 €
2018	682	42.24 € 8.68 € 2.05 €	7067-251 7067-213 7067-422	impayés cantine impayés études impayés garderies	52.97 €
2019	1402	1.44 €	7067-213	impayés études	1.44 €
2019	929	302.51 €	70878-020	frais d'expertise et de gardiennage	302.51 €
2019	96	16.08 €	7067-251	impayés cantine	16.08 €
2020	1204	308.50 €	70878-020	frais d'expertise et de gardiennage	308.50 €
2020	1027	0.01 €	752-020	loyer	0.01 €
2020	1025	308.50 €	70878-020	frais d'expertise et de gardiennage	308.50 €
2020	1024	308.50 €	70878-020	frais d'expertise et de gardiennage	308.50 €
2020	1021	308.50 €	70878-020	frais d'expertise et de gardiennage	308.50 €
2020	1020	308.50 €	70878-020	frais d'expertise et de gardiennage	308.50 €
2020	1019	308.50 €	70878-020	frais d'expertise et de gardiennage	308.50 €
2020	1010	34.60 €	7066-61	impayés personnes âgées	34.60 €
2020	520	67.32 €	7066-61	impayés personnes âgées	67.32 €
2020	491	2.88 €	7067-251	impayés cantine	2.88 €
2020	489	0.02 €	7067-251	impayés cantine	0.02 €
2020	447	18.12 €	7067-251	impayés cantine	18.12 €
2021	870	308.50 €	70878-020	frais d'expertise et de gardiennage	308.50 €
2021	868	308.50 €	70878-020	frais d'expertise et de gardiennage	308.50 €

2021	365	0.01 €	7066-61	impayés personnes âgées	0.01 €
2021	278	19.95 € 0.82 €	7067-251 7067-422	impayés cantine impayés garderies	20.77 €
2021	110	0.03 €	752-020	loyer	0.03 €
2021	50	69.20 €	7066-61	impayés personnes âgées	69.20 €
2022	48	18.90 €	7067-251	impayés cantine	18.90 €
Total					3 094.56 € €

Les crédits nécessaires étant inscrits en dépenses au budget 2022, compte 6541, il vous est proposé d'admettre en non-valeur ces titres irrécouvrables dont le montant total s'élève à 3 094.56€.

PROPOSITION DE DELIBERATION
CONSEIL MUNICIPAL DU JEUDI 20 OCTOBRE 2022

**4 - AVIS DE LA COMMUNE DE NEUVILLE-EN-FERRAIN SUR L'ARRET DU
PROJET DU PLH3 (2022-2028).**

Rapport de Mme le Maire.

Vu en commission générale le lundi 10 octobre 2022.

I. RAPPEL DU CONTEXTE.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) est le document cadre et la feuille de route de la politique locale de l'habitat. Il est basé sur l'adhésion et l'action volontaire de l'ensemble des communes, organisées en territoire. Il fixe les orientations et les objectifs de la politique locale, dans un cadre de travail partagé.

Conformément à l'article R302-9 du Code de la Construction et de l'Habitation, le président de la MEL a sollicité l'avis des communes sur le 1er projet de PLH, arrêté par le conseil de la MEL du 24 juin 2022. Les conseils municipaux des communes délibèrent notamment sur les moyens, relevant de leurs compétences respectives, à mettre en place dans le cadre du programme local de l'habitat. Faute de réponse dans un délai de deux mois, à compter de la transmission du projet arrêté par la MEL, leur avis est réputé favorable.

Après examen des avis reçus, le Conseil de la MEL délibèrera de nouveau sur le projet de PLH3 modifié. Il sera ensuite transmis à l'État, qui le soumettra pour avis au comité régional de l'habitat et de l'hébergement. Le préfet pourra alors émettre des demandes motivées de modifications, sur lesquelles le Conseil de la MEL délibèrera avant de consulter à nouveau les communes et le syndicat mixte du SCOT, selon les mêmes modalités que pour le premier projet.

II. AVIS DES COMMUNES SUR LE PROJET DE PLH3.

Vu l'article R302-9 du Code de la Construction et de l'Habitation

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales

Vu le projet de PLH3 arrêté par le conseil de la MEL du 24 Juin 2022

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, décide :

1. De donner un avis favorable sur le projet de PLH3 avec les demandes de corrections, éclaircissements formulées dans le document annexé à la présente délibération.
2. D'engager la commune à mettre en œuvre les moyens nécessaires et relevant de ses compétences pour le Programme Local de l'Habitat 2022-2028 de la MEL, tout en précisant le contexte instable, irrégulier et incertain de l'immobilier, facteur majeur dans l'accomplissement de la réalisation du PLH3.
3. De transmettre à la MEL les observations et les demandes de modifications listées en annexes

La présente délibération sera notifiée à Monsieur le président de la Métropole Européenne de Lille.

Annexes: Liste des observations ou demandes de modifications de Neuville-en-Ferrain à transmettre à la MEL

1) Actualisation de la cartographie des projets de logements

Rappel du champ d'observation du PLH3 : Ont été pris en compte dans la cartographie communale du cahier de territoire, les projets de plus de 5 logements, dont la livraison est prévue entre 2022 et 2028 et dans une zone constructible pour de l'habitat au regard du PLU en vigueur.

La MEL laisse la possibilité aux communes qui le souhaitent d'actualiser leurs données, en fonction de l'évolution des opérations.

* Modification d'un projet déjà affiché dans la cartographie communale : ABSENCE DE REMARQUE

Attention : En cas de modification du périmètre des nouveaux projets de logements merci d'intégrer une cartographie avec les nouveaux contours des projets ou les numéros de parcelles...)

Identifiant («N°Carto »)	Modification du nb de logements estimés	Modification de la répartition par type de logements (PLUS, PLAI, PLS, PSLA, BRS...)	Modification de la date de livraison estimée	Modification du périmètre du projet (Oui/Non)

* Suppression d'un projet déjà affiché dans la cartographie communale

Identifiant («N°Carto »)	Motif de suppression du projet (annulation, report post 2028...)
378	Opération de 5 logements et non supérieure à 5 logements

* Ajout d'un projet sur la cartographie communale

Attention : Joindre les périmètres des nouveaux projets de logements (si possible cartographie avec contours des projets ou numéros de parcelles...)

Nom du projet	Nb. de logements estimés	Répartition par type de logements (PLUS, PLAI, PLS, PSLA, BRS...)	Année de livraison estimée
Projet de réhabilitation du parc HABITAT DU NORD allée des Sports, rue Jules Watteeuw		?	Inconnu
Projet de réhabilitation du parc VILOGIA (inscription dans le programme PUCA)	94	?	2026-2027
Projet OAP Vandeputte	150		2027

2) Autres observations ou demandes de modifications sur le projet de PLH

Document concerné (diagnostic, document d'orientation, programme d'action thématique, cahier de territoire, annexe...)	N°de page	Observation ou modification proposée
Volets publics		Document clair, simple à lire,
Programme d'action thématique	Toutes les pages des actions	Demande de détailler le budget alloué à chaque action. Inscription du budget PLH3 sur la période 2022-2026 à hauteur de 420 M€ avec 335M€ en investissement et 85M€ en fonctionnement. Qu'en est-il pour la période au-delà de 2026 ? alors que le PLH3 se projette jusqu'à 2028.
	8	Réserve sur l'objectif du scénario haut (6200 logements/ an) au regard du contexte immobilier incertain
	9	« Les communes s'engagent à réaliser les projets identifiés, sous réserve de l'apaisement de l'envolée immobilière, et d'un contexte géopolitique plus favorable »
	15	Exercice du DPU par la MEL en concertation préalable avec la commune
	17	« Poursuivre le dispositif de requalification des courées » à la condition d'une coordination entre les compétences métropolitaines et l'inscription d'un budget à la hauteur des enjeux

	27	Bonne remarque sur l'amélioration de la communication et l'information du grand public, sur le service de la rénovation. Faire en sorte qu'il soit proche des métropolitains, quel que soit le territoire
	38	Demande d'éclaircissement sur le titre de l'action n°134
	46	Il n'est pas précisé les conditions d'application de l'action n°17, alors que dans la note de synthèse communiquée, il est précisé que cela s'applique à partir de 17 logements. Demande de confirmation, et d'inscription, si tel est le cas, dans le projet de PLH3.
	54	Manque un « U » à DIALOGUE dans le titre de l'action n°20
	56	Bonne appréciation de l'action °21 de favoriser les maîtrises d'ouvrage responsables et engagées dans la qualité
	60	Demande de clarification dans la procédure, afin d'assurer les compétences des communes en matière de police générale et spéciale, au titre de la lutte contre l'habitat indigne
	77	La mise en œuvre du CIA et de la préparation des CALEOL exigent aussi de respecter le rôle du Maire et de sa connaissance du territoire, et du respect de sa politique de peuplement.
	86-87	Action n°32 qui concerne particulièrement la commune de Neuville-en-Ferrain, avec l'objectif d'adapter la programmation résidentielle aux enjeux du vieillissement et à la perte d'autonomie. Avec, par exemple, le financement d'études de marchés sur le vieillissement de la population, et les besoins en logements spécifiques, l'expérimentation de la mise en place d'une aide au déménagement, ou encore avec la réalisation de travaux d'urgence de sortie d'hospitalisation (sur le modèle expérimenté à Roubaix, nommé ECLAT).

Lille, le 23 juin 2022

Note d'information sur le projet de PLH3

à l'attention des communes de la MEL

I. Contexte et calendrier

Qu'est-ce que le Programme Local de l'Habitat (PLH) ? Comment a-t-il été élaboré ?

C'est le document cadre et la feuille de route de la politique locale de l'habitat. Il est basé sur l'adhésion et l'action volontaire de l'ensemble des communes, organisées en territoire. Il fixe les orientations et les objectifs de la politique locale, dans un cadre de travail partagé.

L'élaboration du troisième PLH de la MEL a été engagée par la délibération n°18 C 0037 de février 2018 qui a défini ses principaux objectifs et les modalités d'association des partenaires. Ce projet de PLH3 est l'aboutissement de plusieurs années de travaux et de concertations politiques, partenariales et citoyennes.

Quels sont les documents constitutifs du PLH3 ?

Le projet de PLH est constitué de plusieurs documents :

- Un diagnostic (État des lieux statistique et définition des besoins) ;
- Un document d'orientation (5 orientations stratégiques) ;
- Un programme d'actions thématique (39 fiches action) ;
- Un programme d'actions territorial (8 cahiers de territoire, comprenant les fiches communales et les cartographies des projets de logements) ;
- Un volet publics spécifiques (7 fiches dédiées aux habitants ayant des besoins spécifiques) ;
- Des annexes (méthodologie, carte de synthèse, bilan de la concertation citoyenne).

Quel calendrier prévisionnel pour l'adoption du PLH3?

Le projet de PLH3 a été arrêté par la délibération n° 22 C 0200 du 24 Juin 2022.

Fin août 2022 : Les communes recevront un courrier de notification de la délibération d'arrêt de PLH ainsi qu'un lien de téléchargement vers le projet de PLH arrêté. À compter de cette date, elles auront deux mois pour donner leur avis par délibération (délai légal fixé par le code de la construction et de l'habitation).

Septembre – Octobre 2022 : Délibération des conseils municipaux.

Février 2023 : Délibération du conseil de la MEL sur le projet de PLH3 modifié (en fonction des observations des communes). Puis transmission à l'État pour avis.

Été 2023 : Délibération du conseil de la MEL pour l'adoption du PLH3 (si avis favorable de l'État, si non, nouvelle consultation des communes).

Quelle formalisation de l'avis des communes sur le projet de PLH3 arrêté ?

L'avis de la commune doit se faire par délibération. Le conseil municipal donne un avis favorable ou défavorable sur le projet de PLH3. Il peut s'engager à mettre en œuvre les moyens nécessaires et relevant de ses compétences pour le PLH3. Il peut également émettre des observations et proposer des modifications (notamment concernant l'actualisation de la liste des projets de logements).

Pour que l'avis de la commune soit pris en compte, la délibération du conseil municipal devra être notifiée au président de la MEL. À défaut, de réponse dans un délai de deux mois (à compter de la date de réception du courrier de la MEL), l'avis sera réputé favorable.

Pour aider les communes dans la formalisation de leur avis et l'animation des débats au sein du conseil municipal, la MEL met à disposition des communes :

- Un modèle de support de présentation (format PPT) ;
- Un modèle de délibération à trous ;
- La présente note d'information.

Les modèles proposés ne sont pas obligatoires. Par ailleurs, ils peuvent être personnalisés par chacune des communes souhaitant les utiliser.

II. Les objectifs phares du PLH3

1. Produire 43 400 logements, soit 6 200 logements / an

Pourquoi les besoins en logements sont-ils évalués à 6200 logements par an ?

L'estimation des besoins en logements a été confiée au CEREMA qui s'est appuyé sur une méthodologie et un outil national développé pour le compte du ministère en charge du logement, « OTELO ». Une analyse collégiale d'acteurs locaux a permis d'adapter la méthodologie au contexte et aux enjeux observés dans la Métropole.

Les deux-tiers des besoins sont liés aux évolutions démographiques traversant la population (vieillesse, décohabitation, recomposition familiale...). Le tiers restant est lié aux besoins des ménages dépourvus de logements ou en situation de mal logement (cohabitation subie, sur occupation, personnes hébergées...).

Le PLH attribut-il des objectifs de production précis aux communes ?

Les objectifs de production sont déclinés à l'échelle des huit territoires de la MEL. Pour cela, deux clés de répartition ont été utilisées, la place des communes dans l'armature urbaine du SCOT et leurs poids démographiques.

Pour garantir l'atteinte des objectifs territoriaux, il est proposé aux communes de favoriser la réalisation des projets de logements identifiés dans leurs fiches communales. Et de mobiliser, dans

la mesure du possible, son potentiel foncier et son vivier de logements vacants pour étoffer la réponse aux besoins.

Comment construire autant dans un contexte de « zéro artificialisation nette » ? Comment seront accompagnées les communes ?

L'action foncière de la MEL sera amplifiée. Sur les 6 200 logements/an, le PLH vise un objectif de 1000 logements/an à produire sur du foncier acquis par la MEL et l'EPF.

Le renouvellement urbain sera facilité. Les communes pourront s'appuyer sur des services de la MEL, au travers de Masterplan ou d'études de faisabilité ou de capacité, pour leurs projets plus complexes et exigeants. La Fabrique des quartiers pourra être mobilisée pour le recyclage des logements vacants de longue durée (pour les cas les plus complexes).

L'acceptabilité de la densité sera favorisée. Le projet de PLU3 prévoit l'application d'une densité minimale. Cette densité devra être accompagnée d'exigences fortes de qualité et d'une concertation avec les citoyens pour que sa bonne intégration dans le tissu urbain la rende acceptable. La MEL proposera un référentiel qualité et mettra à la disposition des communes une boîte à outil de la concertation citoyenne à l'échelle des opérations de logements.

2. Rénover 57 400 logements, soit 8 200 logements / an

Pourquoi les besoins en rénovation sont-ils évalués à 8 200 logements par an ?

Compte tenu de l'urgence climatique, de la hausse des coûts de l'énergie, et de la progressive interdiction de location des passoires thermiques dès 2025¹, l'enjeu de rénovation du parc existant est réaffirmé et renforcé dans le PLH3. Les objectifs poursuivis sont ceux du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) qui vise -45% d'émission de GES d'ici 2030 et la neutralité carbone en 2050.

Le PLH attribut-il des objectifs de rénovation précis aux communes ?

Les objectifs de rénovation du PLH3 sont déclinés à l'échelle des huit territoires de la MEL.

Pour l'habitat social, les objectifs sont répartis en fonction de la part de chaque territoire en logements sociaux énergivores. Pour l'habitat privé, ils sont répartis en fonction de la part de chaque territoire en logements privés antérieurs à la 1^{ère} réglementation thermique.

Pour garantir l'atteinte des objectifs territoriaux, il est proposé aux communes de s'inscrire dans le cadre de dialogue proposé par la MEL en matière d'amélioration de l'habitat existant.

Pour l'amélioration de l'habitat social en particulier, des cartographies identifient des secteurs à prioriser dans le cadre de la future programmation en réhabilitation (Vous référer à votre fiche communale < cadre de dialogue MEL / Communes / Bailleurs sociaux).

¹ Loi Climat et Résilience (interdiction de la mise en location des biens en étiquette G à partir de 2025, en étiquette F à partir de 2028, en étiquette E à partir de 2034)

3. Produire 30% de logement social, dont 30% de logement très social

Quels sont les objectifs des communes en matière de logements abordables ?

En dehors des quartiers politique de la ville, il est proposé aux communes de dédier au moins 30 % de leur production aux logements sociaux (PLUS-PLAI), dont 30 % de PLAI.

Cet engagement porte sur trois ans et donne la possibilité de lier plusieurs opérations entre elles si contextes particuliers (fragilité sociale du quartier par exemple). De manière générale, cette règle s'applique pour toutes les opérations comprenant au moins 17 logements. Toutefois, ce seuil d'application peut être abaissé par les communes, notamment grâce aux Servitudes de Mixité Sociale du PLU.

Quels logements sont pris en compte dans les 30% de logements sociaux ?

Sont pris en compte les logements familiaux financés en PLUS, PLAI ou PLAI adaptés, hors reconstitution de l'offre NPRU.

Les logements sociaux en structure collective ainsi que les logements sociaux issus de la reconstitution de l'offre NPRU s'ajoutent à ce taux plancher de 30% de logements sociaux.

Les logements locatifs intermédiaires (PLS, LLI) et l'accession abordable sont considérés comme du logement intermédiaire.

Le développement de l'accession sociale à la propriété est un des fers de lance du PLH. Il s'agit d'être en mesure de développer du logement à moins de 2400 € le m² en neuf là où les prix du logement « libre » s'établissent souvent autour de 4 000€ et plus. Pour ce faire plusieurs outils existent : le PSLA (prêt social location accession) qui permet aux ménages de passer par une phase de location avant d'acheter, le Bail Réel Solidaire avec un objectif de 200 réalisations par an sur la durée du PLH3 que nous espérons largement dépasser.

4. Lutter contre l'habitat indigne et accueillir les gens du voyage

Comment seront accompagnées les communes dans la lutte contre l'habitat indigne ?

Les communes demeurent compétentes en matière de police générale et spéciale.

La MEL apporte de manière complémentaire les outils nécessaires à la résolution des situations repérées à l'échelle locale. Elle améliore la connaissance de l'ensemble des situations d'indignité diagnostiquées sur le territoire et oriente les occupants de logements indignes (locataires et propriétaires occupants) ainsi que les propriétaires bailleurs vers un panel de solutions pour tendre vers le « zéro personne sans solution d'habitat digne ».

La fiche action N°22 du programme d'action thématique prévoit notamment d'outiller les communes pour réaliser les travaux d'office (étude des possibilités de mutualisation, de maîtrise d'ouvrage déléguée...).

Existe-il des objectifs quantitatifs pour la production de logements adaptés aux gens du voyage ?

Le PLH fixe un rythme de production de 30 unités d'habitat dédié aux gens du voyage par an.

Cela permettra d'atteindre les prescriptions du schéma départemental de 157 unités de logement à l'horizon de 2025. Le but étant ainsi de réduire les phénomènes de stationnement illicite dans la

Métropole et de trouver une fluidité plus forte dans les aires permanentes d'accueil permettant l'accueil des voyageurs dans de bonnes conditions.

5. Développer 16 pensions de familles et 8 structures pour les jeunes

Le PLH attribut-il des objectifs aux communes pour l'accueil des publics spécifiques ?

Le PLH fixe un objectif de création d'1 structure pour les jeunes et de 2 pensions de famille ou résidence accueil pour chaque territoire de la MEL.

Le PLH ne fixe pas d'objectifs quantitatifs pour tous les publics, mais il a pour ambition de ne laisser aucun ménage sans une solution de logement ou d'hébergement qui soit adaptée à sa situation.

Le développement d'une offre spécifique, sur tous les territoires et pour tous les publics est recherché. Pour cela, il est proposé aux communes de favoriser la réalisation des opérations destinées aux habitants aux besoins spécifiques.

Qu'est-ce que le volet publics spécifiques ?

C'est l'une des nouveautés de ce PLH3, il s'agit de 7 fiches recensant les solutions existantes et synthétisant les engagements de la MEL et de ses partenaires pour 7 publics :

- les jeunes,
- les étudiants,
- les gens du voyage,
- les ménages vulnérables,
- les seniors,
- les personnes handicapées,
- les familles.

Ce document se veut accessible aux premières personnes concernées, les habitants eux-mêmes. C'est pourquoi il intègre des informations pratiques sur les dispositifs existants et sur les bonnes adresses à connaître pour trouver des informations sur les dispositifs et être aidé dans ses démarches. La liste des bonnes adresses n'a pas vocation à être exhaustive mais elle donne un aperçu du panel de solutions de logements et d'aides diverses que les habitants de la Métropole peuvent mobiliser pour trouver un logement ou mieux se loger.

Ces 7 fiches seront largement diffusées dans les lieux recevant du public (mairies, associations...) et sur les réseaux sociaux.

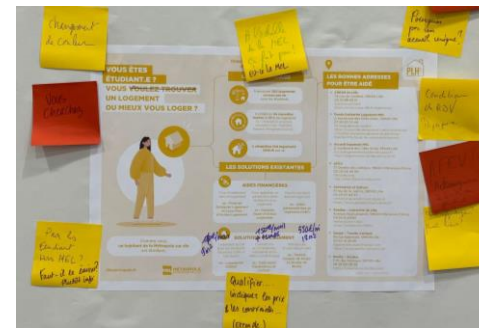


AVIS DE LA COMMUNE SUR LE PROJET DE PLH3

2022-2028

Délibération du conseil
municipal

L' ABOUTISSEMENT DE TROIS ANNÉES DE CONCERTATION PARTENARIALE ET CITOYENNE



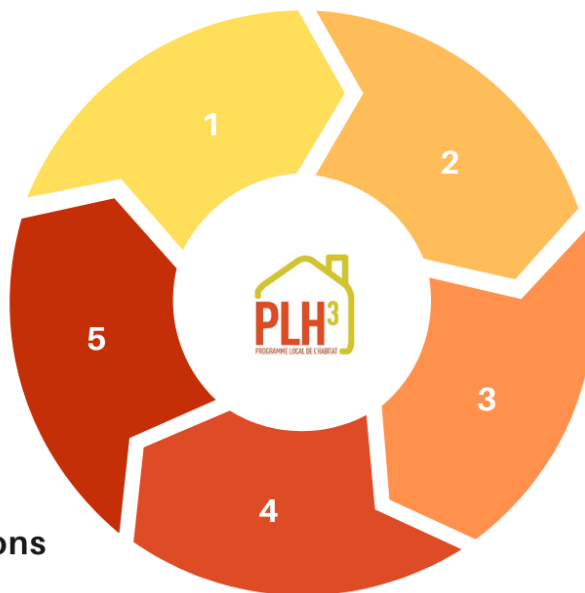
Diagnostic



**Volet publics
spécifiques**



**Programme d'Actions
Territorialisé**



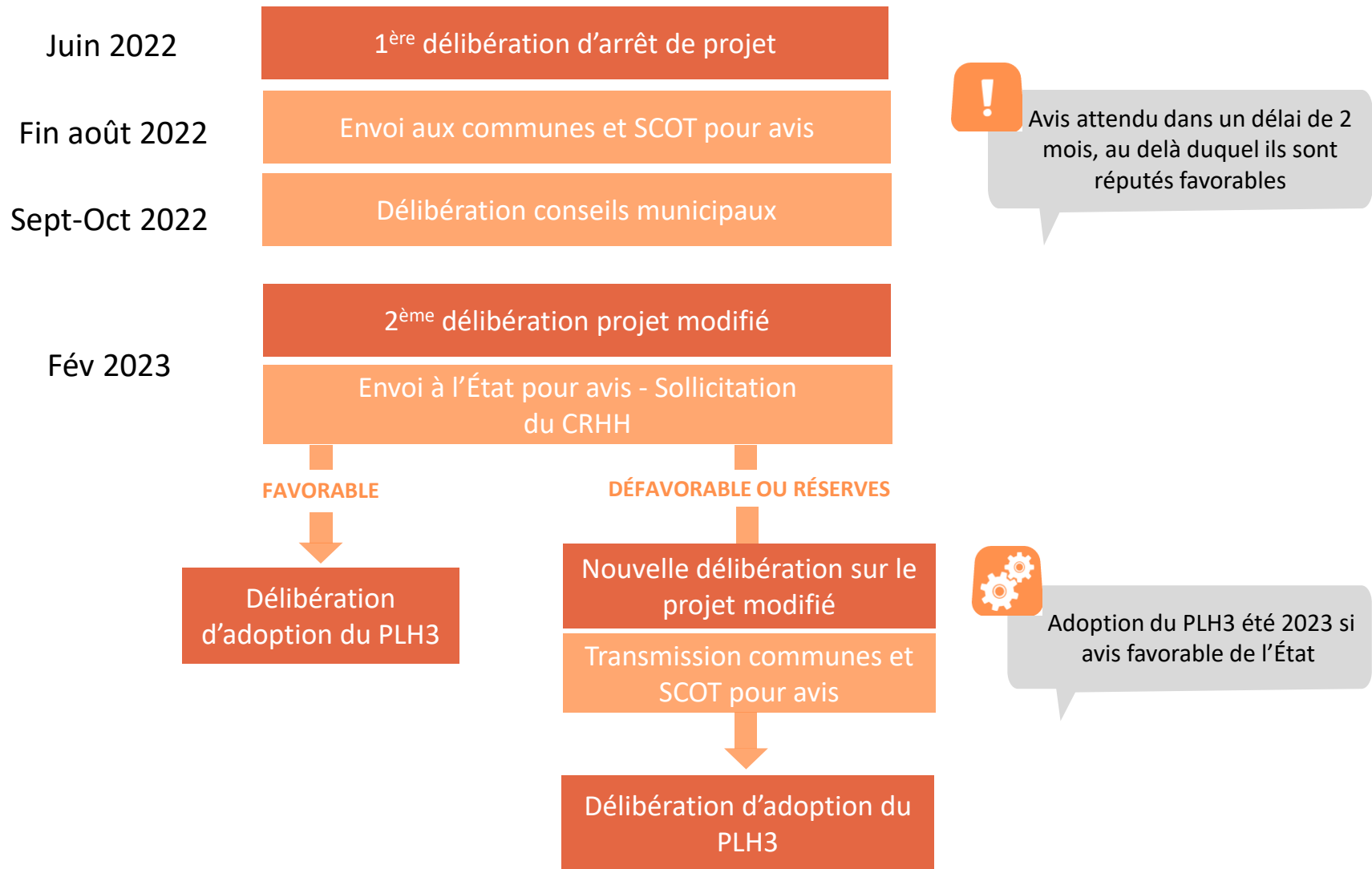
**Document
d'orientation**



**Programme d'Actions
thématique**



UNE ADOPTION POUR L'ÉTÉ 2023 SI AVIS FAVORABLE DE L'ÉTAT





LES CINQ ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DU PLH3

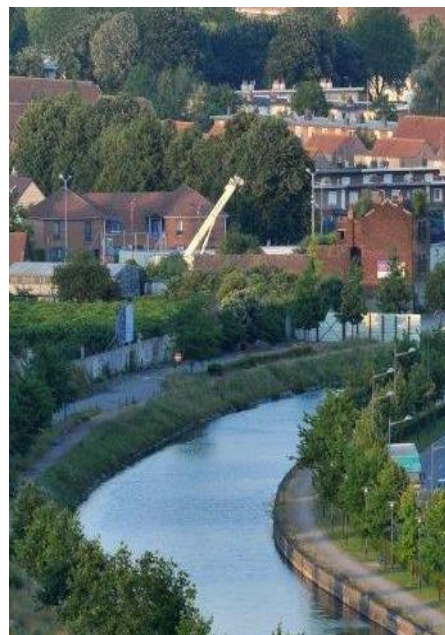
Les objectifs phares
à l'échelle de la MEL



Orientation N°1

Inscrire le PLH dans le projet métropolitain

- Répondre aux besoins en logements
- Anticiper l'action foncière
- Prioriser le renouvellement urbain



Objectif phare :

Produire 43 400 logements

Soit 6 200 logements /an



Orientation N°2



Massifier la rénovation de l'habitat existant et réguler l'habitat locatif privé



Chantier en cours



Livraison du premier logement témoin

- Développer le service public de la rénovation
- Amplifier la rénovation du parc social
- Accompagner la filière économique



Objectif phare :

Rénover 57 400 logements
Soit 8 200 logements /an

Orientation N°3



Soutenir une production de logements durables, désirables, abordables

- Réinvestir l'habitat existant
- Rendre accessibles les logements neufs (prix et loyers)
- Répondre aux attentes et usages des habitants



Objectif phare :

30% de logement social
30% de logements intermédiaires
40% de logements libres



Orientation N°4

Faire respecter le droit à un habitat digne



Objectif phare :

Lutte contre l'habitat indigne

150 logements adaptés pour les GDV

Orientation N°5

Promouvoir une métropole solidaire et les parcours résidentiels



Objectif phare :

16 pensions de familles

8 structures pour les jeunes



UN PLH3 ACCESSIBLE POUR TOUS LES HABITANTS DE LA MEL



Les jeunes



Les étudiants



**Les gens du
voyage**



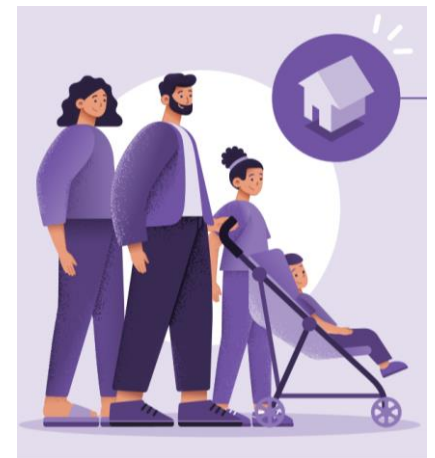
**Les ménages
vulnérables**



Les séniors



**Les personnes
handicapées**



Les familles

**Des solutions pour
7 publics
représentatifs des
besoins en
logements dans la
Métropole**



Déclinaison du PLH à l'échelle du territoire

Les objectifs phares
à l'échelle du territoire
Tourquennois-Vallée de la Lys

Produire 1 000 logements par an dans le Tourquennois-Vallée de la Lys



Développer de nouvelles places en habitat adapté

Un engagement repris dans le volet publics du PLH3

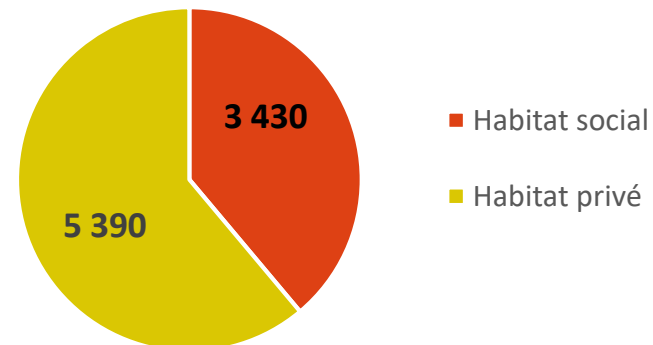
- Développer une structure d'Habitat spécifiquement destinée aux jeunes précaires telles que les Résidences Habitat Jeunes par territoire
- Développer deux nouvelles pensions de famille ou résidences-accueil par territoire



Rénover 1 260 logements par an dans le Tourquennois-Vallée de la Lys

Soit 8 820 logements entre 2022 et 2028

- Dont **5 390** logements privés
(soit 61% des objectifs)
- Dont **3 430** logements sociaux
(soit 39% des objectifs)



LES ENGAGEMENTS DES COMMUNES POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DU TERRITOIRE ET ASSURER LA DIVERSITÉ DES PRODUITS

Sur la production de logements

- Favoriser la réalisation des projets de logements identifiés
- Mobiliser le potentiel foncier identifié et le vivier de logements vacants pour étoffer la réponse aux besoins
- Dédier 30% de la production globale au logement social (PLUS-PLAI), dont 30% au logement très social (PLAI)

Sur la rénovation

S'inscrire dans le cadre de dialogue proposé par la MEL en matière d'amélioration de l'habitat existant

Sur les besoins spécifiques

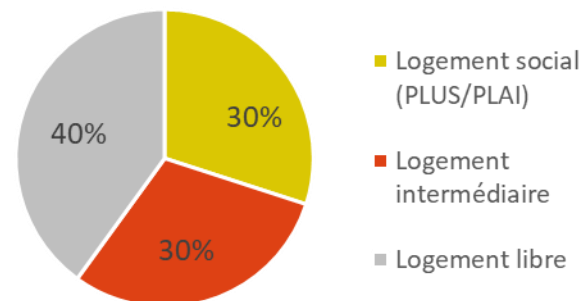
Favoriser la réalisation des opérations destinées aux habitants aux besoins spécifiques

Sur les attributions

Veiller à l'équilibre des attributions de logements sociaux conformément à la CIA

Comment s'applique la règle des 30% de logements sociaux?

- Pour toute opération d'au moins 17 logements, hors QPV
- Un engagement par commune, sur une période de 3 ans et une possibilité de lier plusieurs opérations entre elles si contexte particulier (fragilité sociale du quartier par ex.)
- Ne sont pas compris dans les 30% de logement social : les résidences sociales, résidences pour personnes âgées ou handicapées.
- Les logements financés en PLS, le BRS et le PSLA sont considérés comme du logement intermédiaire.





Déclinaison du PLH à l'échelle des communes

La fiche communale de
Neuville-en-Ferrain
(extrait du cahier de territoire)

III. Déclinaison du PLH à l'échelle des communes / Neuville-en-Ferrain

Profil de la commune



Armature urbaine : Autre ville d'agglomération

Commune impactée par le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT)

10 284 habitants (INSEE 2017)

3,5 % du parc privé de la commune identifié comme potentiellement indigne (PPPI 2015)

15 % de logements locatifs sociaux, soit 624 logements (DDTM au 01/01/2021)

SRU

Commune déficitaire en logements locatifs sociaux au titre de la loi SRU (Inventaire au 01/01/2021)

Obligation SRU

Seuil de logements sociaux à atteindre *	25%
Objectifs de rattrapage 2020-2022	232 logements

* 25% pour l'agglomération de Lille, 20% pour les autres agglomérations (Douai-Lens, Wavrin, Armentières, Béthune, Houplin-Ancoisne)

Enjeux pour l'habitat social



Maintien et développement d'une offre locative sociale (production neuve et conventionnement)



Priorisation des attributions aux ménages aux plus faibles ressources dans les quartiers peu fragiles

Perspectives de développement de l'offre nouvelle



263 logements livraison
PLH 2022-2028

Livraisons PLH 2012-2018 :
28 logements /an

(soit **38** logements /an)

Projets

SRU

131 logements sociaux pouvant alimenter les objectifs de rattrapage SRU

Estimation logements manquants
au 01/01/2022 *

417

PLAI-PLUS-PLS prévus entre 2022 et
2028

131

* Estimation selon situation au 01/01/2021 et livraisons réalisées en 2021



Potentiels

5,29 hectares de
potentiels fonciers
en renouvellement

+

12 logements
vacants de plus de
deux ans



Objectifs

Besoins en logements du territoire Tourquennois : 7 130 logements
entre 2022 et 2028 (soit 1 019 logements /an)

Contribution de la commune à l'atteinte des objectifs du territoire :
4 % des besoins du territoire Tourquennois

(Pour mémoire la population de la commune représente **5 %** des
ménages de ce territoire)

III. Déclinaison du PLH à l'échelle des communes / Neuville-en-Ferrain

Cartographie des projets de logements identifiés



PERSPECTIVES DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

Données arrêtées à février 2022
sous réserve des arbitrages du PLU3

Neuville-en-Ferrain

TERRITOIRE :
Tourquennois-Vallée de la Lys

Commune gardienne
de l'eau : non
Commune SRU : oui

Opérations de construction de 5 logements
et plus sur la période 2022-2028

Projets de logements

● Projets de logements
Livraisons 2022-2028 100 Numéro
de projet

Offre en transport collectif existante *

- Très performante Métro & Tramway
- Performante Bus ≥ 100 & TER ≥ 30
- Maillage $50 \leq$ Bus < 100 & TER < 30
- Complémentaire Bus < 50

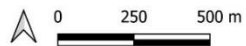
* Qualification et catégorisation de l'offre de transport collectif existante (TC urbain-lévia-TER) catégorisée en 4 niveaux de desserte :

- Bus : Offre 2020 par ligne, en moyenne de desserte par arrêt / jour / 2 sens cumulés

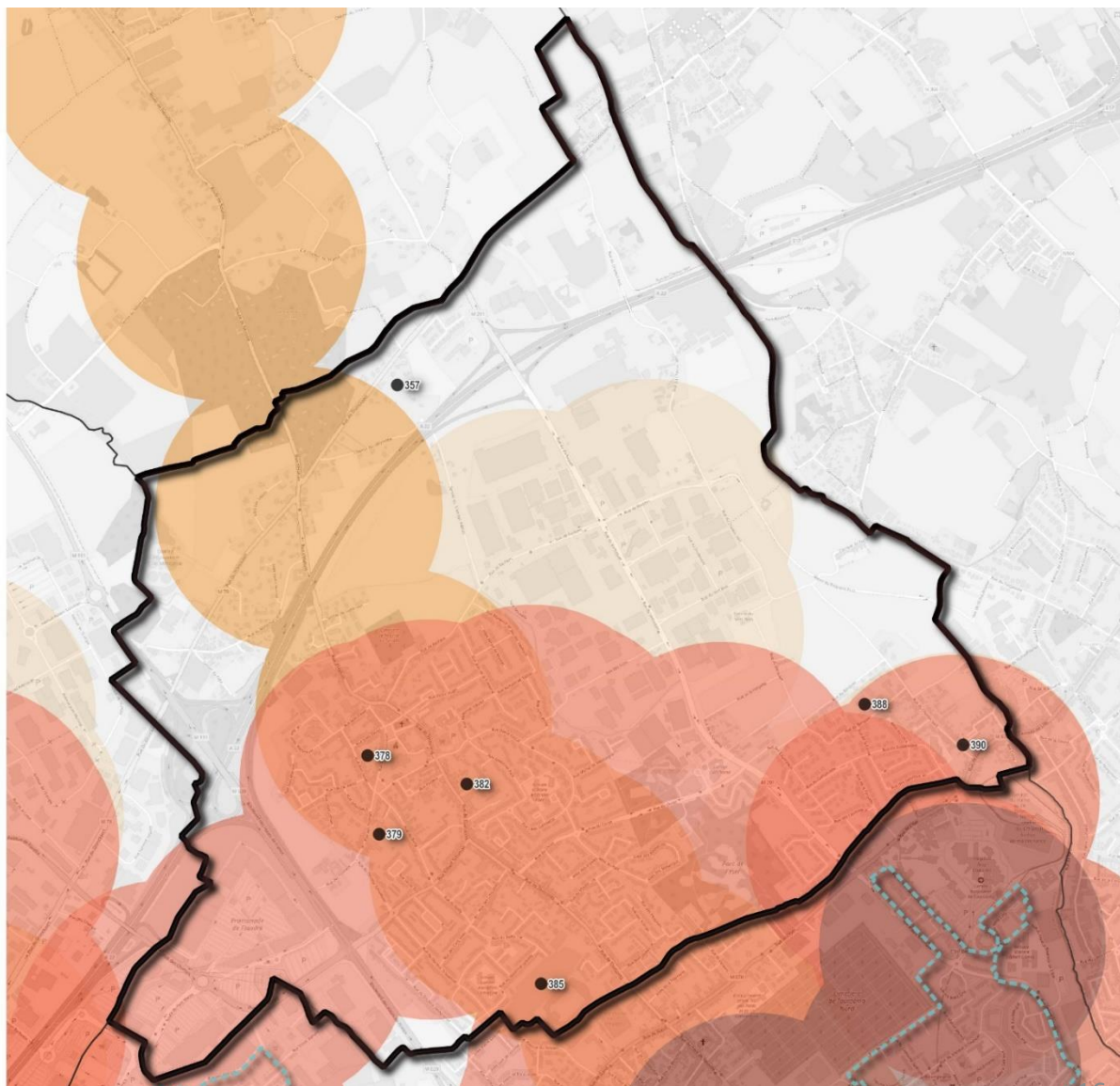
- TER : Offre 2020 en nombre de desserte par arrêt (gare, halte) / jour / 2 sens cumulés

Géographie prioritaire

● Périmètre de quartier prioritaire (QP)



Source : Cartographie MEL, Direction Habitat, Service PLH, à partir du ROL (Relevé des Opérations Logements) extrait le 30.3.2022



III. Déclinaison du PLH à l'échelle des communes / Neuville-en-Ferrain

Inventaire des projets de logements identifiés

Neuville-en-Ferrain : PROJETS DE LOGEMENTS 2022 - 2028 (Données arrêtées à février 2022)

Projets envisagés pour une date de livraison prévue à horizon du PLH 2022 - 2028 : **263** logements estimés dont **131** PLUS PLAI PLS estimés

*Le nombre et le taux de logements sociaux affectés à chaque projet tient compte de la programmation connue lors de l'élaboration du PLH.
Pour être conforme à la loi SRU, il conviendra de produire au minimum 30% de PLAI et au maximum 30% de PLS sur le total PLUS-PLAI-PLS*

Projets de 5 logements et plus (en zones constructibles du PLU en vigueur)

N° carto	Nom Projet	Nb de logements estimés	Année Livraison estimée	PLUS-PLAI-PLS estimés	Taux PLUS-PLAI-PLS estimés
357	70 rue du Dronckaert	11	2023	0	0 %
378	Terrain rue Jean Fievet	5	2023	0	0 %
379	Vanmarck (ERL)	39	2024	13	33 %
382	75-77 rue de Tourcoing	18	2023	18	100 %
385	Pâtûre Masure (ERL - OAP) *	150	2026	60	40 %
388	Ferme Phalempin	34	2024	34	100 %
390	Caserne des Douanes	6	2022	6	100 %

* Volonté de la ville de faire du PLS, projet encore en discussion avec l'aménageur

PROPOSITION DE DELIBERATION

CONSEIL MUNICIPAL DU JEUDI 20 OCTOBRE 2022

5 - AVIS DE LA COMMUNE DE NEUVILLE-EN-FERRAIN SUR L'ARRET DU PROJET DU PLAN DE MOBILITE.

Rapport de Mme le Maire.

Vu en commission générale le lundi 10 octobre 2022.

I. Cadre juridique de la consultation des communes dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains, devenu Plan de Mobilité par la Loi d'Orientation des Mobilités.

- Considérant le code des transports, article L1214-3, portant obligation à l'établissement d'un plan de mobilité dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité 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.
- Considérant le code des transports, article L1214-14, portant obligation à l'autorité compétente pour l'organisation de la mobilité sur le territoire qu'il couvre, d'associer à l'élaboration du plan de mobilité, les services de l'Etat, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme ; et de consulter à leur demande, les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement.
- Considérant le code des transports, article L1214-15, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité d'arrêter le projet de Plan de Mobilité et de le transmettre pour avis, notamment, aux conseils municipaux.
- Considérant le code des transports, article R1214-4, portant le délai dont disposent les collectivités publiques mentionnées à l'article L. 1214-15 pour donner leur avis sur le projet de plan de mobilité à trois mois à compter de la transmission du projet et considérant que l'avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable.
- Considérant le code des transports, article L1214-16, portant obligation de l'autorité organisatrice de la mobilité de joindre au projet de plan de mobilité les avis des personnes publiques consultées, en vue de l'enquête publique à tenir conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement et portant éventuellement modification du projet de plan de mobilité pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.
- Considérant la délibération 22C0175 du Conseil métropolitain, arrêtant le projet de plan de mobilité métropolitain.
- Considérant les pièces constitutives du projet de plan de mobilité transmises par courrier du 31 août 2022 et accessibles aux communes à partir du lien dématérialisé sécurisé <https://diffuweb.lillemetropole.fr/plan-de-mobilite/>

II. Avis du Conseil Municipal sur le projet de Plan de mobilité arrêté par le Conseil métropolitain le 22 juin 2022.

Au regard du projet de Plan de Mobilité transmis par la MEL en date du 31 août 2022, dans le cadre de la consultation administrative obligatoire des personnes publiques, le conseil municipal rappelle ses ambitions en matière de mobilité :

- L'ambition d'aménagement du territoire conformément aux choix portés par la Ville pour le SDIT, permettant un maillage de mobilité encore plus territorialisé, et de desserte plus important.
- L'ambition sociale garantissant l'accès de tous à la mobilité, la cohabitation de tous les modes de déplacements en sécurité et de manière apaisée (covoiturage, autopartage, vélos, trottinettes...) et la volonté d'étendre la gratuité des transports aux seniors
- L'ambition écologique et sanitaire, en visant l'amélioration de la qualité de l'air, le développement de la marche, du vélo et l'installation de bornes de recharge électrique.

- L'ambition sociétale d'amélioration de la qualité de vie qui passe par une pratique plus attrayante des modes actifs (marche à pied, vélo, trottinettes, etc...) et des transports en commun.

Dans une perspective à horizon 2035, le territoire métropolitain suivra une dynamique d'évolution démographique positive, avec + 115 000 habitants, et + 80 000 emplois. La demande de mobilité globale va augmenter de + 400 000 à 600 000 déplacements par jour.

Aussi, et au regard de ces enjeux ambitieux, le conseil municipal réitère son adhésion aux objectifs fixés dans le plan de mobilité, à savoir :

- Organiser une mobilité pour tous qui allie qualité de cadre de vie et développement du territoire.
 - Préserver l'environnement en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre. Ce plan d'action répondant à l'objectif ambitieux de réduire de 37% les émissions de gaz à effet de serre, en alliant les enjeux du PCAET (Plan Climat Air Energie Territorialisé), PDM (Plan de Mobilité), PPBE (Plan de Protection du Bruit et de l'Environnement), PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) et PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal).
 - Développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique, au maintien et à la création d'emplois, et au rayonnement métropolitain.
 - Proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable, tant pour les usagers que pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité.
1. Le conseil municipal relève dans le projet de PDM la recherche et l'objectif de passer de 1% à 8% dans la pratique de vélo, et de devenir une véritable métropole cyclable. Il demande à ce que les propositions formulées par la Ville, dans le cadre des ateliers, pour la réalisation de liaisons locales soient intégrées dans les programmes métropolitains de développement cyclable et réalisées. Et ce pour contribuer à la réalisation de l'objectif fixé dans le PDM.
 2. Le conseil municipal rappelle son attachement à une ville apaisée et sécurisée. Apaisée avec la réduction de vitesse à 30km/h, dans une grande majorité des rues de la ville, et sécurisée avec les aménagements adéquats, sécurisés, visibles, et appropriés pour les différents modes de déplacements (pistes cyclables, bandes cyclables, passages piétons, etc.). Et ce, pour contribuer à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de rendre accessible à tous, et à tout âge l'espace public.
 3. Le conseil municipal relève le caractère incitatif dans l'accompagnement de la Métropole Européenne de Lille, pour développer l'électrification du parc automobile (action n°4 – p. 61).
 4. Le conseil municipal relève le développement de la filière hydrogène, avec la création de la station de production et distribution d'hydrogène, sur les communes de Sequedin et Lomme. Mais aussi la mise en œuvre de l'écosystème hydrogène sur le territoire MEL (action n°4 – p.62)
 5. Le conseil municipal demande une bonne communication, et concertation dans la future application de la Zone à faibles émissions (ZFE) (action n°8 – p. 77).
 6. Le conseil municipal demande des éclaircissements sur la définition et l'identification des zones calmes (action n°9 – p. 80 du projet du PDM).
 7. Le conseil municipal soutient l'idée du développement de la filière hydrogène, et note que « le développement des stations à hydrogène est encore à un stade précoce » (p.216 – Programmations financières). Il rappelle l'importance de ce sujet, dans le contexte de la transition écologique.
 8. Le conseil municipal relève l'accompagnement de la MEL dans la transition énergétique, avec la recherche de localisation d'une station d'avitaillement en hydrogène, sur le territoire métropolitain (p.220 – programmations financières)
 9. Le conseil municipal demande à ce qu'il y ait au minimum 2 stations V'Lille sur le territoire de la commune, une pour les salariés du parc d'activités de Neuville-en-Ferrain, et une autre, à proximité du centre-ville de Neuville-en-Ferrain, pour rejoindre la station de métro Pont de Neuville. Et ce, pour participer à l'intermodalité et à la réduction de congestion de la rue de Tourcoing.
 10. Le conseil municipal demande une prise en charge métropolitaine des installations du stationnement sécurisé en box à vélos, à des endroits stratégiques de la commune.

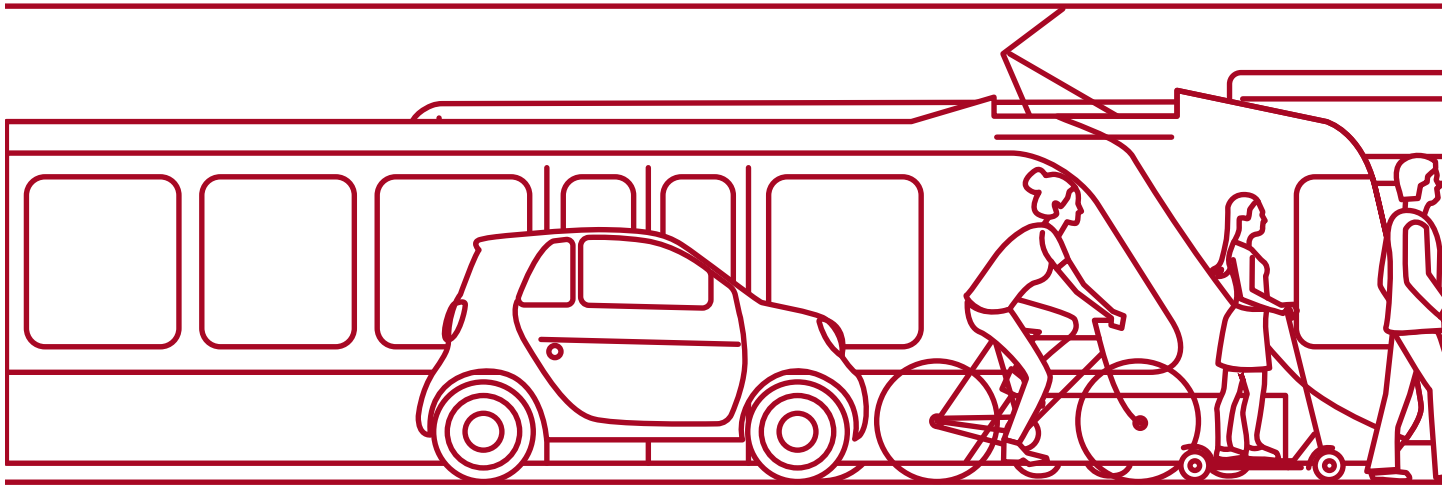
11. Le conseil municipal réitère son avis défavorable au projet de servitude de mixité fonctionnelle, proposée dans la version 1 du PLU3, qui pourrait avoir un impact néfaste sur la logistique urbaine (orientation n°8 – page 38). Mais aussi à la notion de densité adaptée (p.30)
12. Le conseil municipal prend note que le budget alloué du projet du PDM n'est pas encore finalisé.

le Conseil Municipal sous réserve des remarques et demandes de modifications ainsi formulées émet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil métropolitain.

Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

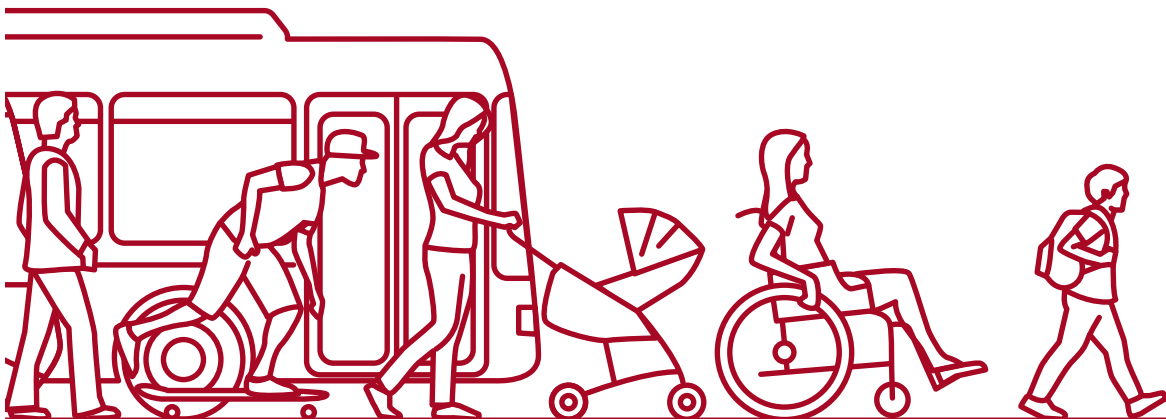
PLAN DE MOBILITÉ HORIZON 2035





SOMMAIRE

p.5	OBJECTIF : ANTICIPER LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE
p.6	DES STRATÉGIES DÉJÀ POSÉES
p.6	LES ENJEUX DU PLAN DE MOBILITÉ
p.7	LES PISTES DE TRAVAIL
p.8	UN PLAN D'ACTION EN TROIS AXES...
p.9	... ET QUATRE CHAPITRES
p.10	LA MEL, ANIMATRICE AU LONG COURS
p.10	CALENDRIER
p.11	COMMENT DONNER VOTRE AVIS ?





OBJECTIF

ANTICIPER LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

La MEL, ce sont aujourd'hui 1,2 millions d'habitants et 500 000 emplois. En 2035, la population métropolitaine devrait avoir augmenté de 115 000 habitants. Et le nombre d'emplois de 80 000. La métropole sera donc plus peuplée et plus fréquentée. Les déplacements quotidiens des personnes seront de fait beaucoup plus importants, puisqu'ils pourraient s'élever à 5,5 millions. On dénombre en effet 4,9 millions de déplacements en 2016. Les habitants et emplois supplémentaires d'ici à 2035 généreront entre 400 000 et 600 000 déplacements supplémentaires par rapport à cette période.

Il est donc indispensable de renouveler l'ambition métropolitaine en matière de mobilité, celle-ci constituant dès à présent un enjeu majeur. Il s'agit en effet, par le nouveau plan

de mobilité, de garantir à tous la possibilité de se déplacer, tout en luttant contre le réchauffement climatique et les pollutions locales, qu'elles soient atmosphériques ou sonores.

La constitution d'un plan de mobilité repose par ailleurs sur une obligation légale (article L1214-1 du Code des Transports). Il doit permettre de déterminer des principes fondamentaux : organiser la mobilité des personnes et le transport des marchandises, ainsi que la circulation et le stationnement ; mais aussi concrétiser les transitions environnementales et énergétiques*.

* cadrées nationalement par la Stratégie Nationale Bas Carbone 2, et localement par le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des territoires, le Plan de Protection de l'Atmosphère et le Plan Climat Air Énergie Territorial métropolitain.

DES STRATÉGIES DÉJÀ POSÉES

La MEL, pour être au rendez-vous de 2035, a d'ores et déjà construit un plan d'attaque, qui se déclinera progressivement. Celui-ci s'appuie et s'articule sur l'adoption de délibérations stratégiques : en matière de création d'infrastructures, bien sûr ; mais aussi en matière de services et d'accompagnement aux changements des comportements de mobilité. Ces orientations stratégiques constituent le socle du projet de plan de mobilité de la MEL.

POLITIQUE INFRASTRUCTURELLES

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) adopté en juin 2019 ambitionne de créer de nouvelles infrastructures de transports collectifs. En parallèle, la programmation pluriannuelle d'investissements 2022-2026 de la voirie, adoptée en décembre 2021, permettra de produire de nouveaux aménagements de voirie et d'espaces publics, y compris les aménagements cyclables. Sans oublier la stratégie d'électromobilité adoptée en juin 2021.

POLITIQUE « SERVICIELLES »

La MEL a décidé la gratuité des transports collectifs pour les moins de 18 ans en juin 2021, pour une mise en œuvre dès janvier 2022. Elle a également adopté des stratégies en matière de mobilité « servicielle » (MaaS*) en décembre 2021, et en matière d'autopartage en juin 2021.

POLITIQUE D'ACCOMPAGNEMENT AUX CHANGEMENTS DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

Une stratégie en faveur de la pratique de la marche a été adoptée en décembre 2021 et celle en faveur de la pratique cyclable en juin 2021. Un plan d'actions « marchandises et logistique urbaine » a par ailleurs été adopté en décembre 2021, ainsi que l'élaboration d'une zone à faibles émissions (ZFE-m) décidée en avril 2022.

* Mobility as a Service (en français mobilité comme service) : dispositif qui permet aux utilisateurs de planifier, réserver et payer un trajet intermodal sur une même plateforme numérique.

LES ENJEUX DU PLAN DE MOBILITÉ

Le projet métropolitain de plan de mobilité entend répondre, à l'horizon 2035, à quatre enjeux de mobilité majeurs :

- **organiser une mobilité pour tous** qui allie cadre de vie et développement du territoire ;
- **préserver l'environnement**, en favorisant les modes de déplacements moins polluants et moins émissifs en gaz à effet de serre ;

- **développer une mobilité qui contribue au dynamisme économique**, au maintien et à la création d'emplois, et au rayonnement métropolitain ;
- **proposer une mobilité pour tous, moyennant un prix abordable**, tant pour l'utilisateur que pour les collectivités qui mettent en œuvre les solutions de mobilité.

LES PISTES DE TRAVAIL

FAVORISER LES ALTERNATIVES À LA VOITURE UTILISÉE EN « SOLO »

Concernant la mobilité des Métropolitains

Encourager les Métropolitains à utiliser les modes dits « actifs » (marche, vélo) et les transports collectifs. Pour les déplacements dans le territoire métropolitain, qui est vaste, l'objectif est de favoriser un usage accru du ferroviaire et du covoiturage.

Concernant les déplacements de biens

Favoriser un report vers le fluvial et le ferroviaire.

ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, ET BAISSER LES ÉMISSIONS ET LES NUISANCES

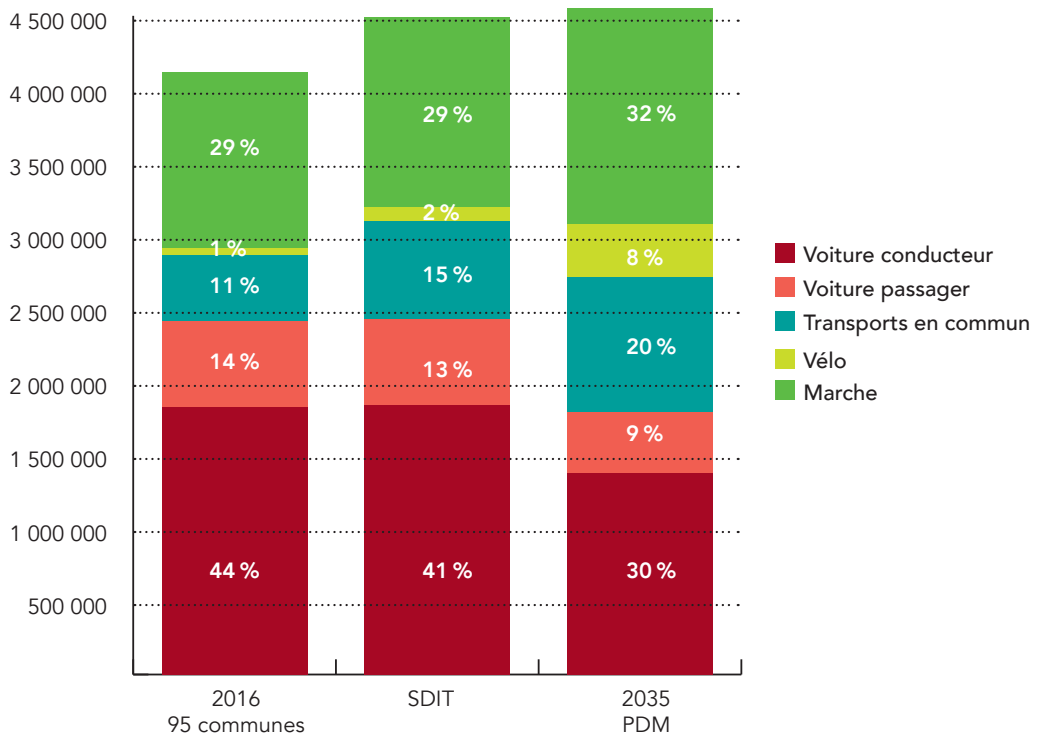
Le projet de plan de mobilité vise à accompagner la mutation des sources d'énergie du parc

automobile. Objectif : réduire de 37 % les émissions de gaz à effet de serre (tous déplacements des personnes et des marchandises confondus), sur le territoire de la MEL, par rapport à 2016. Afin d'atteindre 3270 tonnes équivalent CO² émises quotidiennement.

L'évolution des sources d'énergie du parc automobile, alliée à l'accroissement de l'usage des modes « actifs » et collectifs, permettra également de réduire drastiquement les émissions de polluants atmosphériques (entre -60 % à -80 %, selon les polluants), ainsi que les émissions sonores, dans le souci d'améliorer la santé des métropolitains.

Nombre de déplacements internet d'échange

DÉPLACEMENTS JOURNALIERS DES HABITANTS DE LA MEL : VOLUME ET PART MODALE



UN PLAN D'ACTION EN TROIS AXES...

Le plan d'action du projet de plan de mobilité porte à la fois sur les solutions de mobilité des personnes mais aussi des biens. Il s'articule autour de trois grands axes d'action :

- **moderniser et optimiser l'existant**, compléter le réseau de transports en matière d'infrastructures, et développer de nouvelles offres pour les modes « actifs » et collectifs ;
- **améliorer et développer l'offre de services** et sa qualité, en faciliter l'accès et les fiabiliser ;
- **encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité** des usagers du territoire (pratique accrue de la marche à pied et du vélo, utilisation des transports collectifs et du covoiturage, et évitement de l'usage de la voiture en « solo »).



... ET QUATRE CHAPITRES

CHANGER LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ POUR AGIR DÈS À PRÉSENT EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre rassemble les actions envers des publics cibles (actifs, seniors, jeunes) : accompagnement vers des usages alternatifs à la voiture, mutation du parc de véhicules thermiques par la création de conditions favorables aux motorisations et carburants alternatifs (politique de covoiturage, autopartage, MaaS, projet Écobonus, projet de ZFE-m, lutte contre nuisances sonores, stationnement automobile et vélos sur espaces privés et publics, IRVE*, électricité, GNV**...)

* Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique

**Gaz naturel pour véhicules

VERS UN SYSTÈME DE TRANSPORTS COLLECTIFS ENCORE PLUS PERFORMANT ET « CAPACITAIRE »

Ce chapitre recense l'ensemble des actions qui amènent le système de transports collectifs à transporter plus de voyageurs, et dans de meilleures conditions de voyages.

D'une part, il décline les projets contribuant à la modernisation des réseaux transports collectifs existants (métro, tramway et bus), à l'amélioration de la performance du réseau bus et à la valorisation du réseau ferré.

D'autre part, il présente les projets de création de lignes de tramways, de BHNS, de lignes de bus optimisées et de lignes de bus express.

Enfin, il propose de nouveaux pôles d'échanges multimodaux, ainsi que des projets relatifs à la tarification, la billettique, l'accessibilité et la sécurité du réseau.

LA RUE POUR TOUS, SUPPORT DE TOUS LES USAGES DE MOBILITÉ ET DE TOUTES LES FONCTIONS DE DÉPLACEMENTS

Ce chapitre aborde les actions en matière de la sécurité du réseau routier, de la modération des vitesses, des aménagements d'espaces publics partagés pour tous, de schéma cyclable, d'actions de communication et sensibilisation, et enfin de politique de stationnement.

AGIR EN FAVEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE LA LOGISTIQUE URBAINE

En matière de transports de marchandises, le report vers les solutions alternatives au mode routier thermique est recherché. Les actions concernent : la gouvernance, la promotion des modes alternatifs au routier, les services et stations d'avitaillement multiénergies, la logistique urbaine, le stationnement et la réglementation « poids lourds ».

LA MEL, ANIMATRICE AU LONG COURS

Le projet de plan de mobilité propose des modalités de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation des actions du projet. Il intègre également des possibilités d'expérimentation et d'innovation de l'action publique, afin de maintenir l'objectif commun, et de poursuivre la dynamique fédératrice engagée avec les partenaires de l'élaboration du projet (institutionnels, autorités organisatrices de la mobilité, entreprises, etc.), avec les 95 communes et, enfin, avec les usagers, via les instances de concertation existantes.

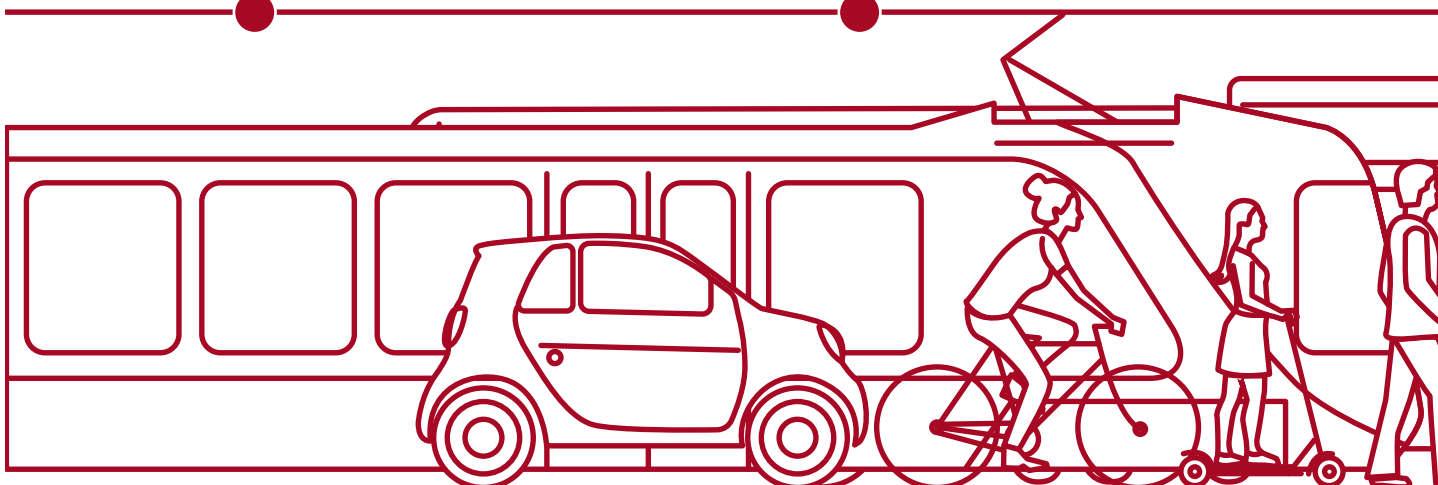
CALENDRIER

CONSEIL DU 24 JUIN 2022

vote de l'arrêt du projet de plan de mobilité et du bilan de la concertation volontaire

DE SEPTEMBRE À NOVEMBRE 2022

consultation des 95 communes dans le cadre de la consultation administrative obligatoire



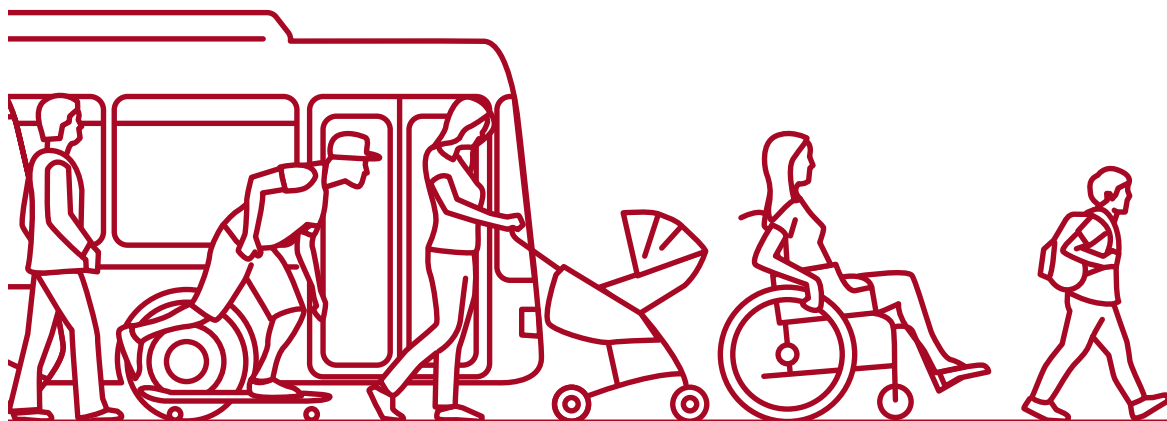
COMMENT DONNER VOTRE AVIS ?

Conformément au Code des Transports, vous serez destinataire du projet de Plan de Mobilité arrêté et vous disposerez d'un délai de 3 mois, à compter de la réception du projet, pour transmettre, par courrier à l'intention du Vice-Président chargé des mobilités et des Transports publics à la MEL, votre avis sur le document.

1^{er} TRIMESTRE 2023
enquête publique

CONSEIL DE JUIN 2023

le plan de mobilité sera soumis
pour approbation définitive.



RENSEIGNEMENTS

Métropole Européenne de Lille
Direction Mobilité, Service Études
et Plan de Déplacements Urbains
Tél : 03 20 21 30 72
plandemobilité@lillemetropole.fr



2 boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 Lille Cédex
Tél : +33(0)3 20 21 22 23
www.lillemetropole.fr



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

Projet de Plan de Mobilité – horizon 2035

Sommaire

- 1. ACTUALITÉ DU PLAN DE MOBILITÉ – HORIZON 2035 SUITE À L'ARRÊT DU PROJET** **4**
- 2. DES ENJEUX DE MOBILITÉ ET OBJECTIFS ASSOCIÉS A L'ÉCHELLE DE LA MEL : LE PLAN DE MOBILITÉ, UN PROJET DE TRANSITION S'INSCRIVANT DANS UN CADRE PRÉDÉFINI** **8**
- 3. UN PLAN D' ACTIONS POUR ATTEINDRE CES OBJECTIFS** **13**



ACTUALITÉ DU PLAN DE MOBILITÉ- HORIZON 2035
SUIVE À L'ARRÊT DU PROJET PAR LE CONSEIL METROPOLITAIN

INTRODUCTION / L'actualité du PDM 2035 suite à l'arrêt du projet – Point sur le calendrier

2022

2023

Jun

Sept.

Oct.

Nov.

Janv.

Fév.

Jun



Conseil métropolitain
Arrêt du projet
de PDM

Consultations administratives obligatoires
et à la demande, y.c. transfrontalière :
Communes, AOM limitrophes, services de l'Etat,
Région HDF, Etat belge, associations...

Enquête publique sur le projet
de PDM 2035 assorti des avis
émis lors des consultations
administratives

Conseil
métropolitain
Approbation
du PDM 2035



Début des consultations
Durée 3 mois, jusque fin novembre 2022

INTRODUCTION / L'actualité du PDM 2035 suite à l'arrêt du projet - Modalités de consultations des communes dans le cadre de la procédure engagée

- ⇒ Un **courrier d'information et de sollicitation** adressé par le Président de la MEL aux maires le 31 août dernier, conformément aux dispositions de l'article L1214-15 du Code des Transports

- ⇒ Conformément à l'article R1214-4 du Code des Transports, les communes disposent d'un **délaï de 3 mois** à compter de la réception de ce courrier et du projet (cf. modalités dématérialisées d'accès indiquées à suivre) pour donner un avis sur le projet de Plan de Mobilité arrêté.
À défaut de transmission dans le délai imparti, cet avis sera réputé favorable.
Les avis reçus seront joints au dossier d'Enquête Publique.

- ⇒ Les communes sont invitées à faire parvenir à la MEL leur avis par mail à l'adresse plandemobilite@lillemetropole.fr

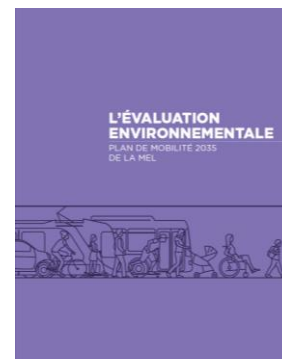
L'ensemble des documents accessibles via le lien
<https://diffuweb.lillemetropole.fr/plan-de-mobilite/>

Le projet de Plan De Mobilité - Horizon 2035

- Un diagnostic des mobilités
- La présentation des enjeux et des objectifs
- Le plan d'action
- L'annexe accessibilité

L'évaluation environnementale de ce projet

Le bilan de la concertation volontaire



**DES ENJEUX DE MOBILITÉ ET OBJECTIFS ASSOCIÉS A L'ÉCHELLE DE LA MEL :
LE PLAN DE MOBILITÉ, UN PROJET DE TRANSITION
S'INSCRIVANT DANS UN CADRE PRÉDÉFINI**

- **Le Plan de mobilité (PDM)** est la nouvelle dénomination du Plan de déplacements urbains (PDU) suite à la loi LOM de décembre 2019.
- **Il est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100'000 habitants et régi par le Code des Transports**
- **L'horizon du PDM de la MEL est 2035 à l'instar du SCoT et du SDIT**

- *Le PDM détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (la MEL);*
- *Le PDM doit être compatible avec le SCoT de Lille Métropole et le PCAET métropolitain adopté en février 2021. Le PLU doit lui être compatible.*

Prospective à horizon 2035 :

- Un territoire qui suivra une dynamique d'évolution démographique positive d'ici à 2035
+ 115 000 habitants, +80 000 emplois
- la demande de mobilité globale va augmenter :
+ 400 000 à 600 000 déplacements / jour
- En parallèle, les évolutions sociodémographiques et de comportements de mobilité par tranches d'âge ont un impact important sur les pratiques de mobilité
- Une hypothèse assumée d'un niveau de mobilité maintenu à 4 déplacements / jour par habitant

Objectifs du Plan de mobilité :

**Un projet de transitions...
... qui anticipe la croissance
démographique
... et renouvelle l'ambition
métropolitaine en matière de
mobilité**

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PDM / A l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain, répondre à 4 enjeux majeurs de mobilité

Organiser une mobilité pour tous
qui allie qualité du cadre de vie et
développement du territoire

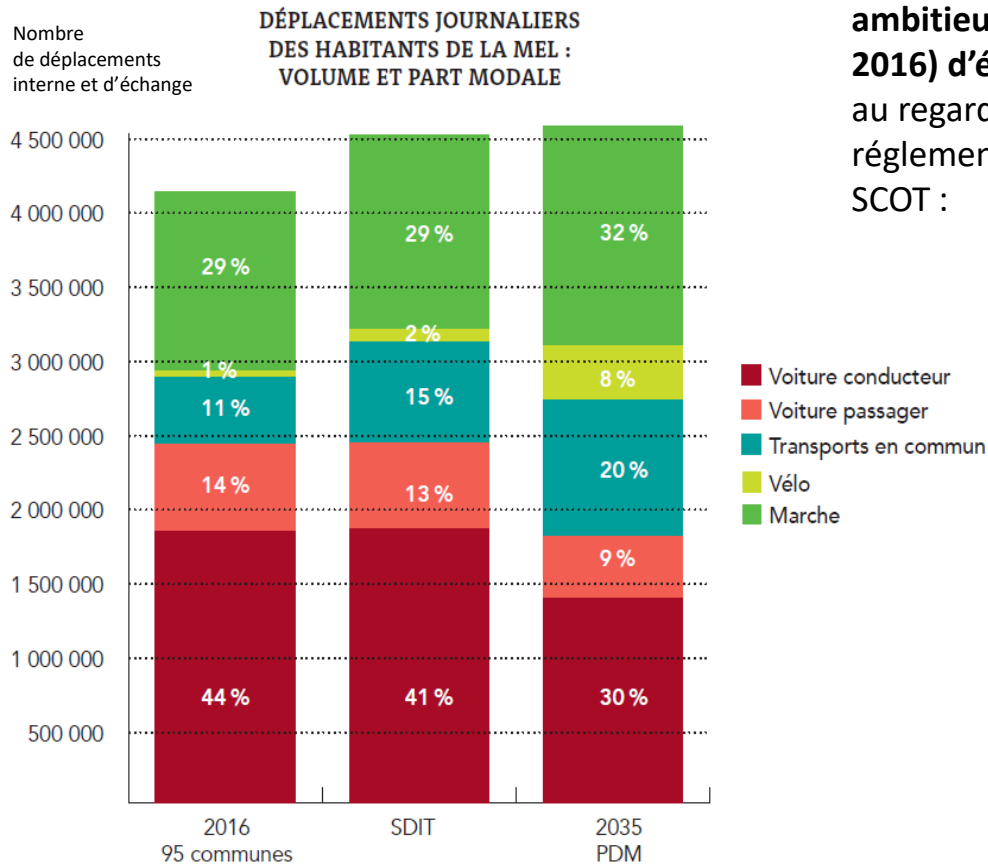
Préserver l'environnement, en favorisant
les modes de déplacements moins polluants
et moins émissifs en gaz à effet de serre



**Développer une mobilité qui contribue
au dynamisme économique**, au maintien
et à la création d'emplois, et au
rayonnement métropolitain

**Proposer une mobilité pour tous,
moyennant un prix abordable**, tant pour
les usagers que pour les collectivités qui
mettent en œuvre les solutions de mobilité.

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PDM / Une nécessité de faire évoluer les usages pour répondre aux enjeux environnementaux, dans un cadre prédéfini



Le Plan de Mobilité propose la mise en œuvre de scénarios très ambitieux pour atteindre des gains de près de -40% (par rapport à 2016) d'émissions de Gaz à Effet de Serre liées aux déplacements, au regard de la Stratégie Nationale Bas carbone (SNBC) et des réglementations nationales, et en compatibilité avec le PCAET et le SCOT :

- ⇒ **Accompagner la transition énergétique et baisser les émissions de GES et l'ensemble des nuisances environnementales liées aux déplacements de personnes et de biens.**
- ⇒ **Augmenter de façon très significative l'usage des modes actifs (marche, vélo) et des transport en commun, et baisser les usages de la voiture utilisée « en solo »**
- ⇒ **Concernant les déplacements des biens, favoriser un report vers le fluvial, le ferroviaire, et des solutions innovantes de logistique urbaine**

UN PLAN D'ACTION POUR ATTEINDRE CES OBJECTIFS

Le projet vise à atteindre des gains de près de -40% d'émissions de GES

⇒ mettre en œuvre des actions en faveur des modes alternatifs à la voiture utilisée « seul », accompagner les évolutions technologiques d'envergure permettant un moindre impact environnemental des modes motorisés, encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité

3 grands axes d'action

Infrastructurel

Moderniser et optimiser l'existant, compléter le réseau de transports en matière d'infrastructures, et développer de nouvelles offres (modes actifs et collectifs)

Serviciel

Améliorer et développer l'offre de services et sa qualité, en faciliter l'accès et les fiabiliser (Mobility as a Service, tarifications, etc.)

Comportemental

Encourager et favoriser les changements de comportements de mobilité (pratique accrue de la marche et du vélo, utilisation des TC, du covoiturage, évitement de l'usage « voiture en solo », etc.)

Un axe transversal

Satisfaire les besoins de mobilité des usagers et répondre aux enjeux de développement du territoire en créant les conditions de pratiques de mobilités durables

52 actions présentées en 5 chapitres

Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

La rue pour tous, support de tous les usages et de toutes les fonctions de déplacement

Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDM

Un axe transversal : satisfaire les besoins de mobilité des usagers et répondre aux enjeux de développement du territoire en créant les conditions de pratiques de mobilités durables

1. Un système de mobilité en accompagnement de l'évolution des territoires de la MEL

Des territoires à la fois urbains et ruraux, des dynamiques de développement à accompagner différemment suivant les territoires, des milieux urbains et multifonctionnels avec des potentiels à valoriser

2. Une ville à réinventer avec les modes de déplacements durables

Une ville à développer en fonction des solutions de mobilité d'aujourd'hui... et de demain, un meilleur usage de l'automobile là où celle-ci est nécessaire, préserver des possibilités de prolonger ou réactiver des transports durables pour l'avenir

3. Un système en appui au développement économique du territoire

Viser une cohérence entre développement économique et mobilité durable, pour les personnes comme pour les marchandises

Changer les comportements de mobilité pour agir plus vite et plus fort en faveur de l'environnement

1.A chaque âge et statut socioprofessionnel, ses besoins et ses solutions de mobilité

Des actions en faveur de la santé pour tous et notamment les plus jeunes et les seniors qui marchent de moins en moins, des actions spécifiques auprès des actifs métropolitains, des ménages résidants dans la MEL, des usagers des transports collectifs (ceux d'aujourd'hui et ceux de demain)

2. Créer des conditions qui invitent individuellement et collectivement aux changements de comportements de mobilité, au bénéfice de tous

Un parc automobile amené à évoluer : des actions sur les technologies utilisées (électromobilité, [bio]GNV, hydrogène,...) pour se mouvoir mais également un stationnement à optimiser, une logique de « services de mobilité » (MaaS) à faire émerger pour faciliter les choix des usagers

3. Protéger chacun pour une meilleure qualité de vie au quotidien

Une qualité de l'air et des ambiances sonores à améliorer, des actions de sensibilisation, de concertation et d'accompagnement auprès de publics ciblés à entreprendre

Vers un système de transports collectifs encore plus performant et capacitaire

1. Moderniser le réseau existant pour améliorer le service aux usagers, anticiper les solutions de transports collectifs de demain

Rendre plus performants les réseaux existants de métro, tramway, bus, et anticiper les solutions de transports collectifs adaptées au territoire métropolitain

2. Agir sur l'attractivité du réseau de bus pour tous et en améliorer la performance

Un réseau de bus à rendre plus performant et plus attractif auprès des populations non captives, valoriser le transport sur réservation

3. Poursuivre le maillage du réseau de transports collectifs structurant

Des projets nouveaux de tramways, de bus à haut niveau de service, de Lianes optimisées, de lignes express dans le cadre du SDIT, des services ferroviaires existants à valoriser tout en imaginant le réseau ferroviaire de demain (SEM / RER)

4. Développer l'intermodalité

Des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) existants à valoriser / adapter, et de nouveaux à créer

5. Faciliter le parcours des usagers des transports collectifs

Des réseaux accessibles à tous pour contribuer à son attractivité (tarification, billettique, accessibilité, sécurité du réseau)

La rue pour tous, support de tous les usages de mobilité et de toutes les fonctions de déplacement

1. Une stratégie métropolitaine en matière de circulation des différents modes de déplacements

Des villes et des quartiers apaisés en trafics et en vitesse, pour une meilleure cohabitation entre modes, des principes d'aménagement de l'espace public en faveur de tous les usages et de tous les usagers, des projets « routiers » au service du projet de territoire éclairé de ses ambitions environnementales

2. Faire de la marche à pied le premier mode de déplacement sur le territoire

Une métropole « marchable » pour tous avec une vision globale à travers une stratégie partagée entre toutes les politiques et à tous les échelons (MEL, communes,...)

3. Stimuler la pratique du vélo par une politique cyclable métropolitaine d'envergure

Une métropole cyclable grâce à un « écosystème » vélo dynamisé, un réseau cyclable métropolitain ambitieux, visible et lisible, des services assumés et assurés à plusieurs niveaux (MEL, communes)

Agir en faveur du transport de marchandises et de la logistique urbaine

1. Créer les conditions d'un transport de marchandises et d'une logistique urbaine plus raisonnés pour accompagner la transition écologique

Des stratégies agiles et orientées à développer : gouvernance participative avec les acteurs concernés, foncier, outils de commande publique

2. Accompagner la transition énergétique

Des entreprises ou clients finaux à accompagner dans leur transition énergétique, un écosystème plus diversifié en solutions d'avitaillements multi-énergies à faire émerger

3. Inciter à l'usage des modes alternatifs au mode routier

Des destinations économiques à préserver pour garder la possibilité d'un (re)développement logistique, une multimodalité et des grandes infrastructures de transport alternatif existantes et à venir à privilégier pour les flux au modèle économique adapté

4. Gérer autrement les flux de marchandises

Des réglementations appliquées sur le territoire métropolitain plus lisibles, et plus cohérentes dans certains secteurs, des impacts à évaluer pour agir : développement du e-commerce

Mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions du PDM

1. Une gouvernance métropolitaine pour suivre les mises en œuvre du PDM et partager les projets et expériences innovantes

Faire vivre la politique de mobilité métropolitaine au long cours

- **Une gouvernance « projet » propre au Plan de Mobilité** associant les différents partenaires institutionnels identifiés, notamment les communes de la MEL, reposant sur l'implication de tous pour la mise en œuvre d'actions de mobilité et bénéficiant du partage mutuel d'initiatives et retour d'expérience

- **Une gouvernance supra-territoriale** : coordination entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en présence, Région Hauts-de-France, MEL, AOM limitrophes de la MEL, et l'Etat, visant à faciliter la mise en œuvre des actions de mobilité relatives à l'accessibilité de la MEL depuis et vers les autres territoires nationaux, régionaux, eurométropolitains.

2. Se laisser la possibilité d'innover au cours de la mise en œuvre du projet

Expérimenter, s'appuyer sur les démarches de design des politiques publiques

3. Observer, connaître, évaluer pour piloter au mieux la mise en œuvre du projet

Mieux connaître les pratiques de mobilité avec des outils diversifiés et évaluer les projets pour adapter les réponses proposées aux besoins de mobilité

MEL

Réseaux, Services et Mobilité-Transports / Direction Mobilité





MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

PROPOSITION DE DELIBERATION

CONSEIL MUNICIPAL DU JEUDI 20 OCTOBRE 2022

6- AVIS DE LA COMMUNE DE NEUVILLE-EN-FERRAIN SUR LE PROJET DE CHARTE DE L'ESPACE PUBLIC (2022-2026).

Rapport de Mme le Maire.

Vu en commission générale le lundi 10 octobre 2022.

I. RAPPEL DU CONTEXTE

La Métropole Européenne de Lille a affiché, dans le cadre de l'adoption de son Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI) en matière d'espaces publics, de voirie et d'aménagements cyclables 2022-2026, son intention de mettre à jour la charte de qualité de l'espace public élaborée en 2007 et rééditée en 2013.

Cette mise à jour est motivée par la nécessité de tenir compte :

- de l'évolution des attentes vis-à-vis de l'espace public, notamment pour ce qui concerne la prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques ;
- de l'adoption de plusieurs documents cadre qui engagent la MEL et ses communes membres en matière d'aménagement de l'espace public : Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme, Plan Climat Air-Energie Territoriale, Schéma Directeur des Infrastructures de Transports, Plan de Mobilité, etc...

Cette nouvelle charte de l'espace public porte l'ambition d'être utile à la qualité du dialogue entre la MEL et ses communes membres en amont de la réalisation des travaux, en aidant à définir clairement et simplement les ambitions de la MEL et de la commune pour chaque projet. S'inspirant largement de la grille utilisée depuis octobre 2020 pour chaque projet d'aménagement de l'espace public qui fait l'objet d'une délibération, la charte porte 3 ambitions fortes qui sont déclinées en 9 enjeux. Ces 9 enjeux constitueront, pour tout projet d'aménagement de l'espace public, une grille d'analyse de la situation existante avant travaux, d'aide à la définition de l'ambition portée par la MEL et la commune, et d'évaluation de la réponse proposée par le projet imaginé.

II. AVIS DE LA COMMUNE SUR LE PROJET DE CHARTE DE L'ESPACE PUBLIC

La charte a pour objet d'engager la Métropole Européenne de Lille et les communes membres autour d'orientations et d'objectifs communs, dans l'optique de :

- Définir les ambitions politiques et l'argumentaire technique.
- Rappeler les règles de conception pour satisfaire certains usages, les besoins de certains types d'utilisateurs.
- Préciser les règles d'implantation et de calibrage des espaces : les principes de partage de la voie entre les différents modes de déplacement, les distances à respecter pour assurer un bon développement au végétal...
- Donner des références concernant les composantes et équipements de l'espace public : mobilier, matériaux de sol et plantation.

Toutefois, le conseil municipal peut regretter :

- Une ambition d'identité métropolitaine, au travers de l'aménagement des espaces publics, qui tient peu compte, voire pas du tout des particularités des communes membres. Autrement dit, la charte proposée répond partiellement au contexte singulier d'une commune, comme Neuville-en-Ferrain (*cf. projet Blaise Pascal ne permettant pas de matérialiser les espaces cyclables attendus*).
- De disposer ainsi de règles métropolitaines trop standardisées et n'apportant pas forcément de réponse à des problématiques locales neuvilloises.
- L'absence de mention de la nécessaire coordination des concessionnaires concernés par les travaux sur l'espace public, dans un souci de bonne gestion du temps et des coûts.
- L'absence de prise en compte systématique du besoin d'enfouissement des réseaux aériens dans le cadre des projets de réaménagement de l'espace public.



Charte de l'espace public

—→ Une ambition partagée

Édito

La métropole compte 3 800 km de voirie que la MEL et les 95 communes entretiennent et aménagent au quotidien.

La MEL a décidé fin 2021 d'engager un effort sans précédent pour l'entretien et l'aménagement de ce patrimoine de voies et d'espaces publics : près de 600 millions d'euros d'investissement y seront consacrés sur la période 2022-2026. S'y ajoutent les efforts des communes sur leurs domaines de compétence (les espaces verts, l'éclairage public, le mobilier urbain), mais aussi les futures lignes de tramway et de bus à haut niveau de service ou encore la politique de rénovation urbaine.

Ces engagements se concrétiseront par la réalisation de grands et beaux projets d'espace public, mais également par un grand nombre de réalisations de plus petite envergure, qui sont l'occasion d'améliorer et parfois de transformer le cadre de vie des habitants, d'encourager un changement des comportements en faveur d'une mobilité dé-carbonée et de concrétiser les ambitions du Plan Climat Air-Énergies Territorial.

Pour se donner toutes les chances de réussir ces interventions sur l'espace public, la MEL et ses communes membres ont souhaité se doter de cette charte de qualité de l'espace public. Elle fixe des ambitions claires et partagées, qui ont fait l'objet de nombreux échanges avec l'ensemble des communes. Elle donne également une méthode de travail pour aider au diagnostic d'un espace public existant, déterminer les enjeux auxquels devra répondre l'intervention prévue par la MEL et la commune, et enfin évaluer la pertinence du projet par rapport à ces enjeux.

Parce que les principes guidant cette charte et les outils qu'elle propose ont été testés depuis près de 2 ans maintenant, je sais qu'elle sera utile à la qualité du dialogue entre la MEL, les communes et l'ensemble des acteurs qui interviennent sur l'espace public, en faveur de la qualité des projets.

Cette charte est d'ailleurs illustrée par des projets réalisés ces dernières années sur le territoire de la MEL, témoignage que cette charte porte une ambition grandissante, mais déjà à l'œuvre dans l'action de la MEL et des communes au quotidien.



Damien Castelain
Président de la Métropole
Européenne de Lille

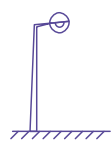


Bernard Gérard
Vice-Président de la
Métropole Européenne
de Lille en charge de
la voirie - qualité
des espaces publics

Sommaire

P.13	FAVORISER UNE MOBILITÉ BAS-CARBONE
P.15	Des espaces publics favorables aux piétons
P.19	Des espaces publics favorables aux cyclistes
P.25	Des aménagements en faveur des transports collectifs
P.28	La ville apaisée
P.33	AMÉNAGER DES ESPACES PUBLICS A VIVRE ET CONFORTER LES PÔLES DE VIE
P.35	Des espaces publics à vivre et à partager
P.40	La participation des usagers
P.47	CONTRIBUER À LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE
P.48	La présence du végétal dans l'espace public
P.55	La gestion de l'eau au plus proche de son cycle naturel
P.58	Encourager et organiser une construction plus performante sur le plan environnemental

CHIFFRES CLÉS



ESPACES PUBLICS ET VOIRIE
SUR LE TERRITOIRE DE LA MEL

6 170 ha de domaine public non cadastré



4 950 km de voies routières,
dont 3 800km sont gérés par la MEL



653 ponts et passerelles qui supportent
les voies routières ou piétonnes



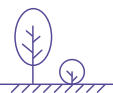
7 800 km de trottoirs



620 km d'aménagements cyclables



22,8 km d'aires piétonnes

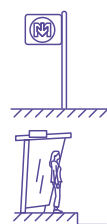


ARBRES ET VÉGÉTATION
SUR L'ESPACE PUBLIC

605 ha de végétation arborée dans l'espace
public (espace non cadastré)



1 118 ha de végétation rase dans l'espace
public (espace non cadastré)



INTERMODALITÉ

60 stations de métro



36 stations de tramway



223 stations V'Lille implantées
sur la Métropole lilloise



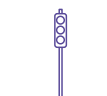
39 places de gares TER



2 lignes de tramway en projet

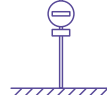


2 lignes de BHNS en projet

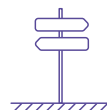


ÉQUIPEMENTS ET MOBILIER

920 carrefours à feux



135 000 panneaux de signalisation



10 000 ensembles de jalonnement
(signalisation directionnelle)



89 000 potelets et 34 000 barrières
anti-stationnement



5 300 bancs publics



5 000 corbeilles à papier

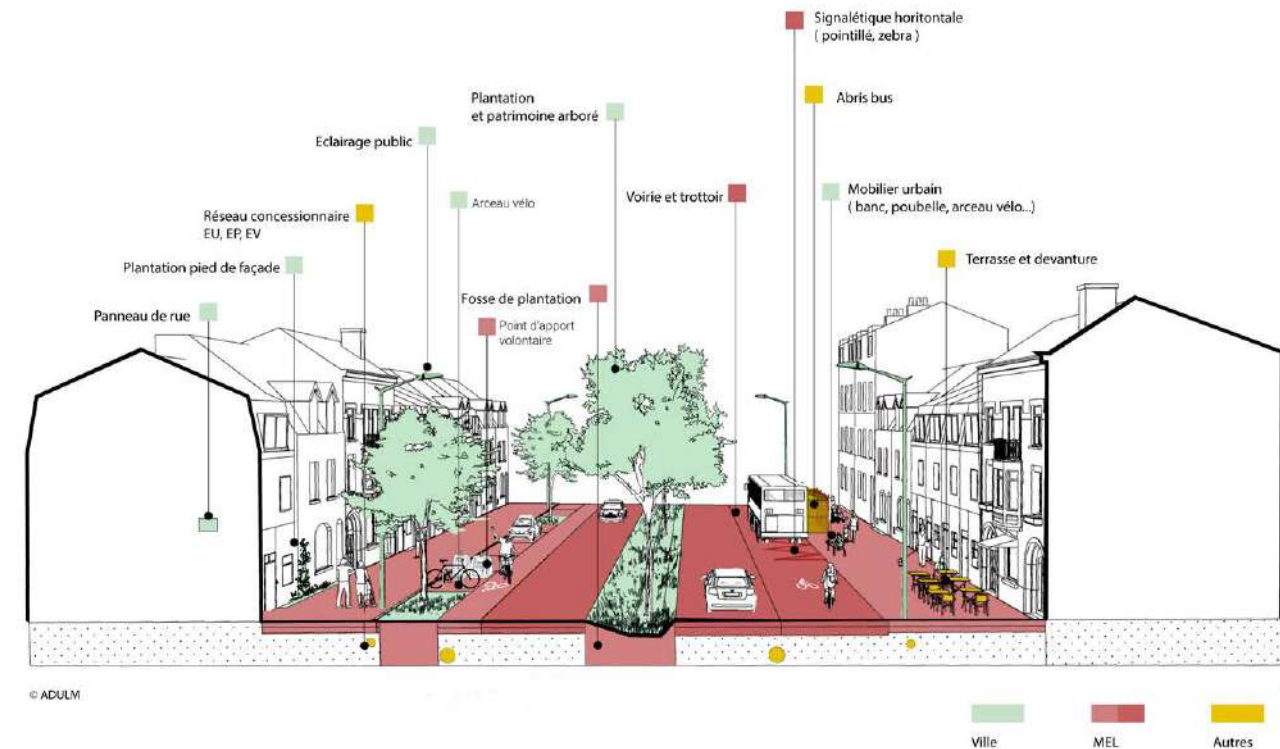
POURQUOI UNE CHARTE DE QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC ?

Compétences de la MEL et des communes s'agissant de l'espace public

La qualité d'un espace public ou d'un projet d'espace public relève à la fois du domaine de compétence de la MEL et de celui de la commune.

Elle dépend même sans doute en premier lieu de la qualité des échanges entre la MEL et la commune lors de la conception et de la mise au point du projet, tant les domaines de compétence de la MEL et des communes sont imbriqués s'agissant de l'espace public, comme l'illustre le schéma ci-après. La MEL et la commune doivent prendre leurs décisions de façon conjointe sur un projet d'aménagement d'espace public :

- répartition des espaces (MEL) et définition des règles en matière de police de la circulation et du stationnement (commune) ;
- modalités de gestion des eaux pluviales (MEL) et choix quant à la présence du végétal (commune) ;
- confort donné aux piétons par le dimensionnement des trottoirs et les matériaux mis en œuvre (MEL) et implantation des émergences : signalisation verticale (MEL), éclairage public et mobilier urbain (commune).



Les ambitions portées par la charte

La métropole compte 95 communes mais aussi une multitude de contextes urbanistiques et paysagers très différents. Les pays (les Weppes, le Ferrain, le Mélantois, le Carembault, la Pévèle) mais aussi les ensembles paysagers liés au réseau hydrographique (la plaine de la Lys et les vallées de la Deûle et de la Marque) ou encore la « tache urbaine », dont la morphologie présente là-aussi des disparités fortes : tissu urbain ancien, urbanisation issue de la période industrielle, habitat pavillonnaire, ensembles collectifs...

Le réseau d'espaces publics qui sillonne le territoire métropolitain est marqué par cette diversité des paysages. La charte de l'espace public ne peut donc pas être un catalogue de matériaux, de mobilier ou d'aménagements types à décliner sur l'ensemble du territoire métropolitain.

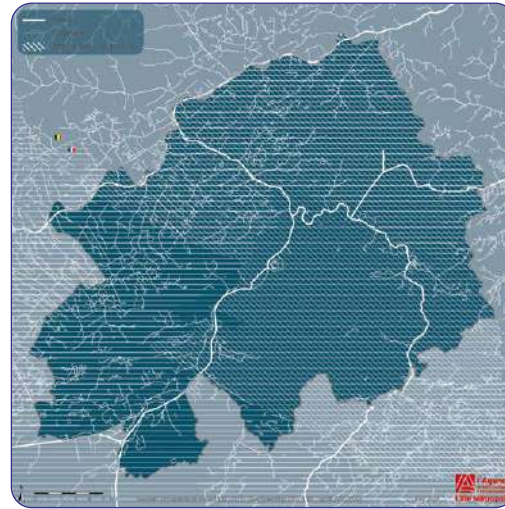
La charte définit les ambitions de la MEL et des communes en faveur d'espaces publics de qualité, et constitue un outil de dialogue durant le processus de conception des projets.

La charte pose 3 ambitions principales, qui sont ensuite déclinées en 9 enjeux, pour des espaces publics de qualité :

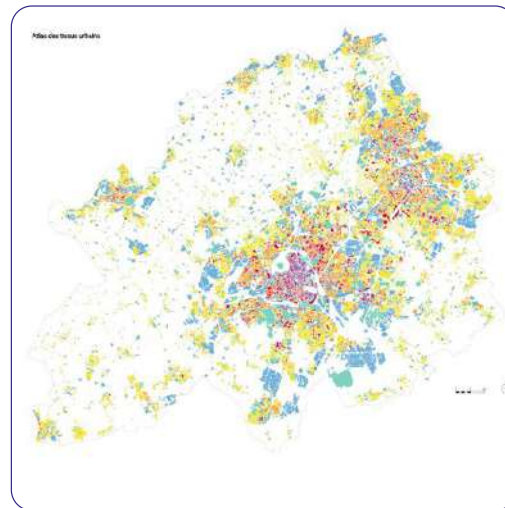
- favoriser une mobilité bas-carbone ;
- aménager des espaces publics à vivre et conforter les pôles de vie ;
- contribuer à la résilience du territoire.

L'espace public est le support multimodal de déplacements et la charte porte l'ambition d'une réorganisation de l'espace public en faveur d'une mobilité bas-carbone. Cette ambition se décline à travers des objectifs d'un meilleur partage de l'espace public en faveur des mobilités actives (circulation des piétons, y compris les personnes en situation de handicap, et des cyclistes), d'une intégration des transports en commun dans l'espace public et d'une ville apaisée.

L'espace public peut et doit être aussi un lieu de rencontre, de partage et de mixité ; la charte veut aménager des espaces publics à vivre et conforter les pôles de vie. Pour y parvenir, l'espace public doit d'abord être lisible et sécuritaire, en prenant en compte notamment les attentes des enfants (la ville à hauteur d'enfants), des femmes, des personnes qui découvrent des lieux pour la première fois (besoin de trouver des repères). Il doit aussi



Réseau hydrographique ▲



Atlas des tissus urbains ▲



Pays métropolitains ▲

être agréable et parfois plus spacieux pour permettre les rassemblements, les discussions, la flânerie ou la détente. La qualité des matériaux est à adapter aux usages que l'on attend sur l'espace public.

Le meilleur moyen de parvenir à répondre aux besoins des utilisateurs de l'espace public reste de s'appuyer sur la participation des usagers eux-mêmes, sur leur expertise d'usage (habitants ou passants), afin de construire ou co-construire des lieux utiles et accueillants pour tous et propices à la sociabilité.

Utilisation de la charte

Pour chacun des 9 enjeux, la charte décline une fiche, qui vise à permettre aux acteurs intervenant dans un projet d'espace public de poser un diagnostic sur la situation existante, de déterminer au cas par cas l'importance à accorder à l'enjeu considéré, et de vérifier si le projet imaginé y répond de façon satisfaisante.

Ainsi, la charte décline pour chaque enjeu une même méthodologie :

1/ elle indique les engagements que la MEL et les communes prennent pour l'ensemble des projets d'aménagement de l'espace public ; elle indique également des objectifs renforcés dans les secteurs où les enjeux sont plus forts. Il n'est pas possible de déroger à ces engagements, qui garantissent un niveau minimal de qualité et de transformation de l'espace public.

Enfin, en réponse à la situation environnementale, la charte vise à permettre des réponses locales afin de garantir la résilience du territoire. Cette ambition se traduit par la volonté de renforcer la biodiversité et la présence du végétal qui contribue à limiter le phénomène des îlots de chaleur. La gestion de l'eau au plus proche de son cycle naturel, qui se traduit par la réduction de l'imperméabilisation des sols et le recours à l'infiltration, participe également de cette ambition. La charte pose enfin l'ambition que l'acte de construire devienne plus performant sur le plan environnemental.

2/ elle décline ces engagements de façon plus opérationnelle avec :

- des indicateurs de qualité ;
- les éléments permettant de déterminer l'importance de chaque enjeu pour un espace public donné ;
- une grille d'évaluation, qui permet de déterminer le niveau de performance apportée par le projet.

La méthode, qui permet de garantir pour tout projet un niveau de qualité minimale sur chacun des 9 enjeux portés par la charte, invite cependant à avoir des ambitions plus fortes lorsque la situation le permet, et tout particulièrement sur les enjeux les plus forts. En particulier, la MEL et ses communes membres rechercheront à atteindre un niveau de performance plus élevé sur au moins 4 enjeux, dans les conditions suivantes :

Ambition	Niveau de performance recherché
Favoriser une mobilité bas-carbone	Performance du projet de niveau avancé ou plus sur au moins 2 enjeux
Aménager des espaces publics à vivre et conforter les pôles de vie	Performance du projet de niveau avancé ou plus sur au moins 1 enjeu
Garantir la résilience du territoire	Performance du projet de niveau avancé ou plus sur au moins 1 enjeu

AMBITION

**FAVORISER UNE MOBILITÉ
BAS-CARBONE**



DES ESPACES PUBLICS FAVORABLES AUX PIÉTONS



Place Louise de Bettignies à Lille ▲

CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

La marche est un mode de déplacement universel, économique, résilient, bénéfique pour la santé des ménages et est particulièrement adaptée aux déplacements courts. La géographie et l'urbanisation de la métropole lilloise en font un territoire propice à la marche. Avec près de 30 % de part modale, la marche est le 2ème mode de déplacement le plus utilisé après la voiture et représente 1,2 millions de déplacements quotidiens sur le territoire métropolitain.

Alors que dans la plupart des métropoles la part de la marche progresse dans les déplacements, le constat est différent dans la métropole lilloise : l'Enquête Déplacements de 2016 a montré une baisse de cette pratique et en particulier chez les jeunes et les séniors.

L'objectif du Plan de Mobilité est donc de faire évoluer la part modale des déplacements à pied pour atteindre un minimum de 32 % à l'échelle métropolitaine.

Pour favoriser la pratique de la marche, il y a lieu de fabriquer un territoire adapté, la ville marchable, organisée de manière à rapprocher les habitants de leurs lieux de destination (commerces, emplois, loisirs, etc.) et aménagée de façon à rendre la marche pratique, sûre et agréable pour tous. Le premier baromètre sur la marchabilité des villes françaises organisé en 2021 l'a montré : 41 % des usagers demandent des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacle.

Cette préoccupation inclut les personnes en situation de handicap et plus globalement tous les usagers gênés dans leur mobilité : les personnes âgées, les personnes avec de jeunes enfants, les femmes enceintes, les personnes empêchées temporairement, etc. Il faut noter que la part de personnes âgées dans la population de la métropole augmente fortement : +25 % entre 1999 et 2017 pour les plus de 65 ans et encore +36 % d'ici 2030 si les tendances restent les mêmes.

Il y a lieu également de mieux prendre en compte également les besoins spécifiques des plus jeunes, des séniors ou des femmes pour que les efforts faits pour inciter à la marche profitent réellement à tous.

ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Actions obligatoires

La MEL et ses communes membres conviennent du besoin de construire, au sein du PPI Espaces Publics et Voirie, un programme dédié à la mise en accessibilité de l'espace public et au confortement des itinéraires piétons stratégiques.

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

- Garantir le bon état des cheminements piétons, en consacrant à leur entretien le budget nécessaire et en priorisant ces interventions au sein du PPI Espaces publics et Voirie.
- Chercher à rendre les cheminements piétons confortables pour les personnes à mobilité réduite : cheminement continu d'une largeur de 1,4 mètres minimum (sans émergence ni stationnement), dévers faible, revêtement de sol confortable, etc.
- Privilégier sur les cheminements piétons des matériaux confortables, y compris lorsqu'ils sont réalisés en matériaux modulaires : pavés de pierre naturelle sciés ou pavés béton.
- Ne pas supprimer d'assise sur un espace public existant sans le reconstituer sur le projet ou à proximité immédiate.
- Veiller à la sécurité des cheminements piétons, en assurant la co-visibilité entre les usagers et par la mise en œuvre si besoin d'un éclairage public limitant la pollution lumineuse et économe en énergie.
- Faciliter les traversées piétonnes en cherchant à y limiter la largeur de chaussée et en y garantissant la co-visibilité entre les usagers, notamment par l'interdiction de stationner 5 mètres en amont de chaque passage piéton.
- Assurer la continuité des trottoirs le long de l'axe principal au droit des intersections avec des voies d'un niveau hiérarchique inférieur ; exemple : trottoirs traversants le long d'une voie à 50km/h à l'intersection avec une voie en zone 30.
- Chercher à donner aux piétons des espaces plus larges et confortables au niveau des aires d'attente : feux tricolores, proximité d'écoles ou d'établissements recevant du public, etc.
- Minimiser les encombrements des trottoirs, notamment par la suppression du mobilier superflu et la réduction du nombre d'émergences (anti-stationnement, mâts de

signalisation et de jalonnement ...) et en veillant à leur implantation en suivant une logique de bande de rangement.

- Examiner l'opportunité d'intégrer des bornes d'apport volontaire des déchets, qui permettent d'éviter l'encombrement des trottoirs par les poubelles .
- Le cas échéant, intégrer au projet des aménagements permettant de réduire les temps de parcours pour les piétons (cheminement plus court ou confortable, résorption de discontinuité, etc.).

Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de mobilité piétonne pour tous les projets localisés dans un secteur de centre-ville ou un secteur de centralité à l'échelle d'un quartier.

- Chercher à aménager un cheminement piétons de 2 mètres minimum préservé de toute obstacle et de toute occupation entravant la largeur dédiée aux piétons (stationnement illícite, poubelles, terrasses et étals, etc.) .
- Éviter la cohabitation des piétons et des vélos au niveau du trottoir, sauf si l'emprise qui leur est dédiée est de 5 mètres en cas de circulation cyclable à double sens, et de 4 mètres en cas de circulation cyclable dans un seul sens.
- Faciliter les traversées piétonnes selon une interdistance de 100 à 200 mètres et chercher à limiter le temps d'attente aux feux dans les carrefours régulés par des feux tricolores.
- À proximité des écoles, examiner la possibilité d'interrompre la circulation routière aux horaires d'entrée et de sortie des écoles (rues scolaires).
- Si le trafic est inférieur à 500 véhicules / jour, examiner la possibilité d'instaurer une zone de rencontre.
- Prévoir des assises à intervalles réguliers, et les aménager de telle sorte qu'elles soient confortables et suffisantes en nombre.
- Encourager le déploiement de bornes-fontaines.
- Pour les projets qui représentent un investissement de plus de 2M€ HT, consulter, en phase de conception du projet, le groupe de travail émanant de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité dont l'avis est consultatif.

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART D'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX PIÉTONS

COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NIVEAU INSUFFISANT	En milieu urbain, absence de tout cheminement respectant les critères d'accessibilité (ou cheminement en mauvais état).	OU Zone de rencontre avec trafic supérieur à 1000 véhicules par jour, à l'exception des zones de rencontre ponctuelles : parvis d'équipement ou place.
NIVEAU ACCEPTABLE	Au moins un cheminement en bon état respectant les critères d'accessibilité (sans prendre en compte les usages non autorisés : poubelles, stationnement illícite).	OU Zone de rencontre avec trafic entre 500 et 1.000 véhicules par jour, à l'exception des zones de rencontre ponctuelles : parvis d'équipement ou place.
NIVEAU AVANCÉ	Au moins un trottoir éclairé d'une largeur supérieure à 2 mètres en toutes circonstances (pas de stationnement illícite, pas d'empiètement des poubelles) ET Part d'espace public dédiée aux piétons supérieure ou égale à 15 %.	OU Zone de rencontre éclairée avec trafic inférieur à 500 véhicules par jour, à l'exception des zones de rencontre ponctuelles : parvis d'équipement ou place.
NIVEAU EXEMPLAIRE	Tous les cheminements piétons sont accessibles aux PMR en toutes circonstances (pas de stationnement illícite, pas d'empiètement des poubelles), sans problématique de cohabitation entre cyclistes et piétons ET Part d'espace public dédiée aux piétons supérieure ou égale à 25 %.	ET Présence de lieux d'assise confortables et en nombre suffisant au regard de la pratique.

COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort
FORT	En agglomération, en dehors des secteurs de centre-ville et des secteurs de centralité à l'échelle du quartier (présence de commerces, d'équipements publics ou de services) ET sur le réseau routier de niveau 3 et 4 (si trafic inférieur à 4.000 véhicules par jour).
TRÈS FORT	Dans les secteurs de centre-ville et secteurs de centralité à l'échelle du quartier (présence de commerces, d'équipements publics ou de services) OU À moins de 400 mètres à vol d'oiseau des écoles ou groupes scolaires ou d'arrêts en transports collectifs importants (ligne de bus forte).

COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas d'incidence pour les piétons.
MAINTENANCE	Remise en état de l'existant sans modification de la géométrie des cheminements piétons.
PERFORMANT	Projet dépassant la maintenance à l'identique. Gain d'un niveau d'état.
TRÈS PERFORMANT	Gain de deux niveaux d'état .

DES ESPACES PUBLICS FAVORABLES AUX CYCLISTES



Piste cyclable à Sainghin-en-Weppes ▲

CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

La pratique cyclable sur le territoire métropolitain est de plus en plus visible dans l'espace public mais l'usage reste globalement modeste (1,5 à 2 % de part modale) et profite essentiellement à Lille et sa couronne.

Le potentiel et les ambitions pour développer l'usage du vélo sont d'envergure : plus de 50 % des trajets actuels des métropolitains font moins de 3 km, soit environ 10 minutes à vélo et des objectifs de 6 à 8 % de part modale dans les années à venir sont affichés dans les documents de planification (SCoT, PCAET, PDU-PDM).

Pour parvenir à atteindre ces objectifs de part modale, les actions se répartissent autour de trois piliers majeurs :

1. la création d'un écosystème vélo impliquant tous les acteurs du territoire, traitant notamment de la répartition des compétences entre la MEL et les communes en matière de politique cyclable ;
2. les adaptations du service V'Lille ;
3. le réseau cyclable métropolitain : réalisation d'aménagements cyclables, jalonnement et signalétique à destination des cyclistes.



ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Actions obligatoires

La MEL et ses communes membres s'engagent à consacrer 75 M€ d'investissement pour l'aménagement ou le confortement des infrastructures cyclables sur le mandat 2020 - 2026.

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

1. Chercher à mettre en œuvre des aménagements cyclables adaptés au niveau de trafic routier et au potentiel d'usage cyclable, en s'appuyant sur l'abaque d'aide au choix de la typologie d'aménagements cyclables délibéré en juin 2021.
2. Ajuster le périmètre du projet initialement prévu si des aménagements ponctuels complémentaires permettent d'améliorer significativement l'attractivité cyclable du projet.
3. Lorsque l'aménagement envisagé à terme nécessite de mener des procédures longues ou que le montant des investissements associés rend impossible une réalisation à court terme, examiner la possibilité de réaliser un aménagement léger préfigurant celui prévu à terme.
4. Colorer en rouge les aménagements cyclables, afin d'en assurer la visibilité et la lisibilité, avec des dérogations possibles notamment dans les secteurs sauvegardés au titre de la préservation du patrimoine ; y compris en matérialisant en rouge les trajectoires en carrefour, dans la continuité des aménagements cyclables existants.
5. Réduire en particulier la vitesse à 30 km/h en agglomération quand le trafic est supérieur à 4.000 véhicules/jour et qu'il est impossible d'avoir des aménagements cyclables dédiés.
6. Sur le réseau cyclable (structurant ou secondaire) et le réseau de points nœuds, réduire la vitesse à 70 voire à 50 km/h hors agglomération quand le trafic est supérieur à 4.000 véhicules/jour et qu'il est impossible d'avoir des aménagements cyclables dédiés.

7. Favoriser les continuités du réseau cyclable, en encourageant la mise en place de doubles sens cyclables dans les rues à sens unique et en évitant les impasses strictes ou les voies privées fermées à la circulation des piétons et des cyclistes.
8. Lorsque c'est pertinent, intégrer au projet une mise à jour du jalonnement des itinéraires cyclables.
9. Hors agglomération, développer une signalétique adaptée aux voies étroites sur le réseau cyclable et un réseau de points nœuds.
10. Renforcer l'offre de stationnement vélo aux abords des lignes de transports collectifs performantes afin de favoriser les logiques de rabattement et d'intermodalité.
11. Prévoir le balayage des aménagements nouveaux dans le programme des interventions de la MEL ou des communes, selon le partage des compétences.

Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de mobilité cyclable, en veillant à :

1. Réinterroger la présence des dispositifs en faveur de la fluidité du trafic routier (voies de tourne-à-gauche ou tourne-à-droite aux carrefours, feux tricolores) s'ils conduisent à interrompre un aménagement cyclable ou empêchent de matérialiser l'accès à un SAS vélo, tout en veillant à la sécurité des piétons.
2. Systématiser la priorité aux carrefours : la priorité aux cyclistes devient la règle et l'absence de priorité l'exception.
3. Chercher à aménager un espace public exemplaire pour ce qui concerne les aménagements cyclables.
4. Implanter des dispositifs permanents de comptage de la circulation cycliste.
5. Favoriser la construction d'un réseau vélo+.

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART D'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX CYCLISTES

COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NIVEAU INSUFFISANT	OU	
	En agglomération : Mixité si trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire supérieure à 30 km/h.	Hors agglomération : Mixité si enjeu fort et trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire supérieure à 50 km/h.
Niveau insuffisant également si l'aménagement cyclable est en mauvais état ou s'il est partiel (moins de 80 % du linéaire).		
NIVEAU ACCEPTABLE	OU	
	En agglomération : - Mixité si trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire inférieure ou égale à 30 km/h ; - bandes suggérées ; - Chaucidou ; - Voies vertes urbaines.	Hors agglomération : - mixité ou chaucidou, avec trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire inférieure ou égale à 70 km/h ; - bandes colorées multifonctionnelles, avec vitesse réglementaire inférieure ou égale à 70 km/h.
NIVEAU AVANCÉ	ET	
	Aménagement offrant une bonne cyclabilité : - Vélorues ; - Double sens cyclable et niveau satisfaisant dans le sens de la circulation routière ; - Bandes cyclables de largeur comprise entre 1,5 et 1,8 mètres ; - Pistes cyclables positionnées au même niveau que le niveau du trottoir, avec largeur de trottoir inférieure à 2,2 mètres ; - Mixité en agglomération et trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour ; - Chemin piéton/vélo séparé de la chaussée hors agglomération, y compris pistes cyclables dérogatoires à la norme (au moins 80 % de la largeur recommandée).	(si présence de commerces, de lieux de service et d'équipements recevant du public) Stationnement vélo à proximité immédiate, qui n'entrave pas la largeur des trottoirs et est accessible depuis la chaussée.
NIVEAU EXEMPLAIRE	ET	
	Aménagement offrant une très bonne cyclabilité : - bandes cyclables de largeur supérieure à 1,8 mètres.	(si présence de commerces, de lieux de service et d'équipements recevant du public).

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort
FORT	Situé sur le schéma cyclable OU En agglomération, avec un trafic VL entre 4 000 et 10 000 véhicule/jr OU Avec un trafic vélo actuel supérieur à 100 cyclistes/jour (2 sens confondus)
TRÈS FORT	Situé sur le réseau Vélo+ OU En agglomération, avec un trafic VL > 10 000 véhicule/jr OU Avec un trafic vélo actuel supérieur à 200 cyclistes/jour (2 sens confondus)

COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas de gain de niveau d'état
MAINTENANCE	Remise en état de l'existant sans modification de la géométrie des chemins cyclables
PERFORMANT	Projet dépassant la maintenance à l'identique ET gain d'un niveau d'état OU Le projet permet de diminuer les volumes de trafic routier de 20 % sans réussir toutefois à aménager les équipements prévus par le référentiel MEL des équipements cyclables OU Un jalonnement est mis en place vers un itinéraire équipé selon le référentiel technique MEL des aménagements cyclables
TRÈS PERFORMANT	Gain de deux niveaux d'état

Aménager un espace public de qualité ne consiste pas à être performant ou très performant sur chaque enjeu.

Dans le cas présent, le développement d'équipements cyclables en site propre induit une diminution de l'espace disponible pour d'autres usages, fonctions ou utilisations (végétalisation, fossés, stationnement, activité agricole, etc.). Il convient donc de définir le bon niveau de performance à atteindre en fonction de l'ensemble des enjeux du site.



DES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS



Voie de bus, rue du Faubourg d'Arras à Faches-Thumesnil ▲

CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

85 % de la population métropolitaine se trouve à proximité d'un arrêt de transport collectif urbain : à moins de 300 m d'un arrêt de bus, à moins de 400 m d'une station tramway et les LIANes, ou à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de métro.

Quatre types de transports collectifs complémentaires sont présents sur le territoire de la MEL avec une tarification intégrée sur le territoire métropolitain :

- le réseau ferré national et régional (34 gares et arrêts) ;
- le métro (2 lignes, 45 km, 60 stations traversant la métropole d'Est en Ouest avec une fréquence à la minute en heure de pointe) ;
- le tramway (2 lignes, 22 km, 36 stations) ;
- le réseau bus (140 lignes dont 12 Lianes).

Deux nouvelles lignes de tramway et deux lignes de bus à Haut Niveau de Services sont prévues dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport.

ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Actions obligatoires

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

- Garantir la visibilité des accès aux arrêts de transports collectifs et mettre aux normes PMR les quais localisés dans le projet ainsi que les cheminements piétons qui en permettent l'accès.
- Ne pas dégrader la vitesse commerciale des transports collectifs réguliers, sauf en cas de besoin avéré d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).
- Éviter le recours aux dispositifs ralentisseurs de type plateaux surélevés ou coussins sur les voies supportant un trafic bus supérieur à 100 bus par jour (2 sens confondus).
- Chercher à supprimer les arrêts en enclave lors d'un projet d'aménagement d'ensemble, sauf s'il s'agit d'un arrêt de régulation ou en présence d'un couloir bus.
- Dès lors que le périmètre du projet inclut un ou plusieurs arrêts de transports collectifs, veiller à rendre accessibles aux personnes en situation de handicap les accès aux quais et l'ensemble de la chaîne de déplacement mobilisée pour la correspondance entre les différents modes de transport public.

Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de mobilité en transports collectifs pour tous les projets situés sur des lignes fortes du réseau (fréquentation supérieure à 100 bus/jour/2 sens confondus), sur un tracé prévu au SDIT pour une ligne de transport collectif en site propre ou sur un secteur générant une perte de vitesse commerciale pour les bus. Ceci se traduira par des engagements visant à :

- Examiner toutes les possibilités d'améliorer la vitesse commerciale des transports collectifs réguliers dans les secteurs où elle est dégradée, en ayant recours à des aménagements dédiés aux bus ou en agissant en carrefour sur la régulation des feux tricolores, afin de donner la priorité aux transports collectifs par rapport aux véhicules particuliers.
- Sur les axes susceptibles d'accueillir de futures lignes de TC importantes (tramway et BHNS), chercher à préfigurer au travers de l'aménagement une évolution future vers ces modes de transport en sites propres.
- Privilégier lorsque c'est possible des aménagements cyclables en dehors des couloirs réservés aux bus et, en cas de couloir bus+vélos, chercher à atteindre une largeur de minimum 4,30 m pour faciliter les manœuvres de dépassement des bus.
- En cas de zone 30, autoriser une vitesse supérieure dans les sites propres dédiés au BHNS et au tramway lorsqu'il n'y a pas de problèmes de sécurité avec les autres usagers.

En complément, sur les espaces publics situés à des nœuds de jonction entre plusieurs lignes de transports collectifs, chercher à favoriser l'intermodalité au travers de l'aménagement : confort des déplacements à pied, proximité et co-visibilité entre les arrêts, services favorisant l'intermodalité (bancs, abris, aides à l'orientation...).

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART D'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NON CONCERNÉ	Aménagement non concerné par un passage de bus (axe non circulé par des lignes de bus régulières) ou de tout autre mode de transport collectif.	
NIVEAU INSUFFISANT		OU
	Voies avec plus de 100 passages de bus/jour/2 sens confondus mais présence d'éléments ralentisseurs en nombre.	Arrêt de TC non accessible aux PMR.
NIVEAU ACCEPTABLE		ET
	Pas d'aménagement spécifique, sur une voie avec moins de 100 passages de bus/jour/2 sens confondus.	Ensemble des arrêts accessibles aux PMR.
NIVEAU AVANCÉ		ET
	Présence de dispositifs permettant de donner la priorité aux bus de manière performante (exemple : sas bus aux feux), permettant d'escompter une vitesse commerciale moyenne des bus > 15 km/h.	Ensemble des arrêts accessibles aux PMR.
NIVEAU EXEMPLAIRE		OU
	Les bus sont majoritairement en site propre (couloirs bus ou bus+vélos) avec l'ensemble des arrêts accessibles aux PMR.	Ligne de tramway.

COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort.
FORT	Fréquentation de bus supérieure à 100 bus/jour/2 sens confondus.
TRÈS FORT	Fréquentation de bus supérieure à 200 bus/jour/2 sens confondus
	OU Fréquentation de bus supérieure à 100 bus/jour/2 sens confondus, avec une vitesse commerciale <15 km/h.

COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas d'incidence.
MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS	Mise en accessibilité des arrêts TC.
PERFORMANT	Gain d'un niveau d'état et niveau avancé ou exemplaire.
TRÈS PERFORMANT	Gain de deux niveaux d'état et niveau avancé ou exemplaire.

Aménager un espace public de qualité ne consiste pas à être performant ou très performant sur chaque enjeu.

La volonté d'apaiser la ville peut conduire à choisir des aménagements qui ne favorisent pas la vitesse commerciale des bus : priorités à droite, équipements ralentisseurs, chaussées étroites, etc. Il est essentiel de recourir à ces équipements de façon raisonnée lorsque l'espace public considéré est circulé par des lignes de bus régulière.

De la même manière, l'amélioration de la performance des transports collectifs doit être réfléchie en considérant les autres objectifs prioritaires : sécurité et confort des piétons et des cyclistes, végétalisation, etc.

LA VILLE APAISÉE



Amélioration des déplacements doux rue Delory à Croix ▲

CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

A l'échelle du territoire métropolitain, 93 % du linéaire des voies métropolitaines est constitué de voies de desserte locale, qui ont vocation à accueillir essentiellement ou exclusivement une circulation locale. Et c'est le long de ces espaces publics que résident la plupart des habitants de la métropole.

La réduction de la circulation routière constitue sur ces voies un enjeu très fort pour la MEL et les communes membres ; à la fois pour y favoriser les modes de déplacement décarbonés, et pour y améliorer le cadre de vie des riverains :

- réduction des nuisances sonores et des émissions de polluants liés au trafic routier dans les secteurs résidentiels ;
- rééquilibrage de l'espace public au profit de la qualité de vie : espaces verts, aires de jeux, etc ;
- amélioration de la sécurité des déplacements doux.



ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Actions obligatoires

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

1. Poursuivre un objectif de diminution et/ou de ralentissement de la circulation routière dans les secteurs urbanisés, au travers prioritairement d'actions sur le plan de circulation (mise à sens unique, hiérarchisation du réseau à l'échelle du quartier ou de la commune) et par une réduction de la largeur de chaussée.
2. Chercher à instaurer le régime des priorités à droite dans les zones 30, à l'exception des axes supports d'une ligne de transports collectifs forte ou des axes cyclables de type Vélo+.
3. Harmoniser l'identité des zones de circulation apaisée (entrées, sorties, éléments de rappel) par des dispositifs de signalisation horizontale et verticale, afin d'améliorer leur lisibilité.
4. Si la voie représente une artère de desserte forte pour les poids lourds (accessibilité à des zones d'activités etc.), adapter le dimensionnement des voies et chercher à préserver les secteurs résidentiels proches d'un trafic poids-lourds parasite par des interdictions de circulation de poids-lourds et un jalonnement adapté.

Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière d'apaisement de la circulation dans les situations suivantes :

1. Sur les axes qui constituent des zones à enjeux en matière de bruit, la MEL et la commune examineront l'intérêt de réduire la vitesse réglementaire ou, sur les voies destinées à rester à 50 km/h, l'opportunité de mettre en œuvre un enrobé acoustique à l'occasion du renouvellement du revêtement de chaussée .
2. Sur les axes qui ne constituent pas une liaison inter-quartier ou intercommunale, et qui supportent un trafic routier trop important qui se traduit par des plaintes des riverains, à engager une réflexion voire une concertation quant au plan de circulation, avec l'objectif d'apaiser et diminuer la circulation routière.
3. Dans les secteurs où est constatée une forte demande de stationnement à destination, à examiner l'opportunité de régler davantage le stationnement sur l'espace public.

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : VITESSE MOYENNE PRATIQUÉE ET VOLUME DE TRAFIC ROUTIER

COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NIVEAU INSUFFISANT	Vitesse moyenne constatée supérieure à la vitesse maximale autorisée.	OU Vitesse autorisée à 50 km/h si plus de 4 000 véhicules / jour et absence d'équipements cyclables.
NIVEAU ACCEPTABLE	Vitesse autorisée à 50 km/h avec un trafic inférieur à 4 000 véhicules/jour et, si le trafic est supérieur, en présence d'équipements cyclables.	OU Voies 30 ou zones 30 avec un trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour.
NIVEAU AVANCÉ	Zones 30 avec un trafic inférieur à 4000 véhicules / jour.	OU Trafic inférieur à 500 véhicules / jour.
NIVEAU EXEMPLAIRE	Aires piétonnes.	OU Zones de rencontre avec un trafic inférieur à 500 véhicules / jour.

En l'absence de mesures de vitesse, l'absence de plainte des riverains et usagers, confirmée par une visite de terrain qui ne met pas en évidence de problématique de vitesse, peut permettre de juger du niveau acceptable d'un espace public sur cet enjeu.

COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort.
FORT	Trafic routier supérieur à 4 000 véhicules / jour.
TRÈS FORT	Accidentalité avérée

COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas de gain de niveau d'état
PERFORMANT	Diminution de la vitesse réglementaire OU Réduction de la largeur de la chaussée automobile OU Mise en place d'effets de paroi végétal OU Mise en place de dispositifs ralentissant la vitesse : régime de priorité, écluses, ralentisseurs, etc.
TRÈS PERFORMANT	Création de zones de rencontres ou d'aires piétonnes, OU Diminution de la capacité routière : suppression de voies de circulation, diminution de la capacité des carrefours, mise en place d'itinéraire de déviation, etc.

Les attentes des métropolitains s'agissant de l'apaisement de la circulation sont très fortes, particulièrement en agglomération. Ainsi, les espaces de circulation apaisés (zones 30 et zones de rencontre) ont sans doute vocation à devenir de plus en plus courants et non réservés aux secteurs de centralité.

A wide-angle photograph of a lively street scene in a European city. The street is paved with cobblestones and is filled with people walking and cycling. On the left, there are historic buildings with yellow and red facades, some with arched windows and doorways. A shop named 'SÉZANE' is visible on the left. In the center, a woman in a white t-shirt and light blue jeans is riding a bicycle towards the camera. To her right, a man in a white t-shirt and brown shorts is riding a bicycle away from the camera. In the background, more people are walking and cycling, and a large tree is visible on the right. The sky is blue with some clouds. The overall atmosphere is bright and active.

AMBITION

**AMÉNAGER DES ESPACES
PUBLICS À VIVRE ET
CONFORTER LES PÔLES DE VIE**

DES ESPACES PUBLICS À VIVRE ET À PARTAGER



Aménagements place Louise de Bettignies à Lille ▲

CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

L'espace public est le support des déplacements mais il est aussi un lieu de partage et de rencontres. Il a d'ailleurs, historiquement, d'abord été aménagé pour être un lieu d'échange et de troc avant d'être un support de déplacements.

Si l'ambition de développer une mobilité bas-carbone amène très naturellement à rationaliser les surfaces consacrées à la circulation automobile au profit des autres modes de déplacement, l'ambition de conforter les pôles de vie invite par ailleurs à faciliter les usages de l'espace public que ne sont pas liés aux déplacements.

Il convient ici de rappeler que la largeur moyenne d'une rue en agglomération dans la métropole est de l'ordre de 12 mètres ; dans des rues étroites où il n'est pas possible de réserver de la place à chaque mode de déplacement tout en réservant de l'espace aux autres usages de l'espace public, une mixité d'usages pourra être recherchée : espaces de circulation mixtes (circulation routière et cycliste), zones de rencontre (qui permettent aux piétons de marcher sur la chaussée, voire de se l'approprier), etc.

Dans les espaces moins contraints (rues plus larges mais aussi places et placettes, parvis d'équipements, etc.) une part de l'espace public peut plus facilement être consacrée à la vie locale, avec des équipements ou des dispositifs à même de l'encourager : assises, tables de pique-nique, bornes-fontaines, œuvres d'art, terrasses de cafés et restaurants, etc.

Il s'agit de donner envie aux piétons de s'arrêter et aux riverains d'animer l'espace public. Le confort de l'espace dévolu aux piétons est dès lors primordial.

ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Actions obligatoires

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

1. Pour rééquilibrer le partage de l'espace public en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et en faveur de la vie locale, chercher à réduire la part de l'espace public dédiée à la circulation et au stationnement automobile : rétrécissement de la chaussée, suppression d'îlots séparateurs et autres équipements strictement routiers, suppression de files de circulation qui ne seraient pas nécessaires, mise à sens unique de circulation, etc.
2. Identifier, lors de la conception du projet, les usages de l'espace public qui ne sont pas directement liés à des déplacements utilitaires, et examiner les possibilités de les maintenir et de les renforcer au travers de l'aménagement.
3. Identifier, lors de la conception du projet, les établissements localisés à proximité (moins de 5 minutes à pied, soit environ 400m) et dont les usagers peuvent avoir des besoins vis-à-vis de l'espace public (pique-nique à proximité de pôles d'emploi ou d'enseignement, aire de jeux à proximité d'écoles, étals de commerces et terrasses de cafés et restaurants, etc.) et chercher à répondre à ces besoins au travers de l'aménagement.
4. Dans les zones de rencontres, encourager l'appropriation de l'espace public par les habitants riverains, en les autorisant notamment à réaliser des marquages d'animation ou en facilitant les activités de jeux et de jardinage (en pleine terre ou dans des pots ou des bacs).

Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en faveur de l'appropriation de l'espace public par la vie locale dans tous les projets localisés dans un secteur de centre-ville ou un secteur de centralité à l'échelle d'un quartier :

1. Éviter le recours à des équipements routiers (îlots directionnels en enrobé, glissières de sécurité) et à des éléments de modération de la vitesse (coussins ou plateaux isolés, hors carrefours et traversées piétonnes), etc.
2. Sur les places de centralité sur lesquelles une offre de stationnement doit être conservée pour les véhicules légers, aménager celle-ci de façon à ce que le stationnement puisse être interdit de façon occasionnelle, pour le déroulement d'activités spécifiques (marché, fête locale, etc.), ou de façon plus libre (pendant la période estivale par exemple, lorsque la demande en matière de circulation routière et de stationnement est moins forte et la météo plus propice à d'autres usages de l'espace public).
3. Instaurer une démarche spécifique de dialogue vis-à-vis des commerces, des générateurs d'emplois, des établissements scolaires et des équipements publics localisés à proximité du projet, pour mettre au point le projet en intégrant les besoins de leurs usagers et organiser le déroulement des travaux en minimisant la gêne pour les activités riveraines.

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART DE L'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX PIÉTONS ET AU VÉGÉTAL

COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NON CONCERNE	Localisation hors agglomération	
NIVEAU INSUFFISANT		OU
	En agglomération et pour une emprise publique inférieure à 12 mètres, part de l'espace public dédiée aux modes doux et au végétal inférieure à 25 % de l'espace public Ou, pour une emprise publique supérieure à 12 mètres, part de l'espace public dédiée aux modes doux et au végétal inférieure à 35 % de l'espace public.	Espaces publics aménagés avec des matériaux insuffisamment qualitatifs au regard de l'enjeu alors que, par ailleurs, le niveau de partage de l'espace public est au moins avancé.
NIVEAU ACCEPTABLE	Espace public qui n'est ni insuffisant, ni avancé ni exemplaire.	
NIVEAU AVANCE	En agglomération, part de l'espace public dédiée aux piétons et au végétal supérieure ou égale à 35 % de l'espace public.	
		ET
NIVEAU EXEMPLAIRE	En agglomération, part de l'espace public dédiée aux piétons et au végétal supérieure ou égale à 50 % de l'espace public.	Présence de services sur l'espace public, qui permettent la pratique d'activités qui ne sont pas strictement liées à des déplacements utilitaires : jeux, pique-nique, borne-fontaine, place de marché, terrasses de cafés ou restaurants, fête locale, etc.

COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort.
FORT	À moins de 400 mètres à vol d'oiseau des écoles ou groupes scolaires ou d'arrêts en transports collectifs importants (ligne de bus forte) ou de pôles d'emploi importants.
TRÈS FORT	Dans les secteurs de centre-ville et secteurs de centralité à l'échelle du quartier (présence de commerces, d'équipements publics ou de services).

COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas de gain de niveau d'état.
PERFORMANT	Gain d'un niveau d'état.
TRÈS PERFORMANT	Gain de deux niveaux d'état.

En complément, dans une logique de choix raisonné des matériaux, la MEL et ses communes membres chercheront à mettre le niveau de qualité de matériaux en cohérence avec l'enjeu du site, en se référant à la grille reprise ci-après, tout particulièrement pour les projets de plus de 300m² dont le niveau de performance est au moins avancé (qui attribuent aux piétons et au végétal une part d'espace public d'au moins 35 %). Il s'agit de favoriser l'utilisation de matériaux nobles sur les espaces susceptibles d'accueillir une forte fréquentation piétonne.

NIVEAU DE QUALITÉ DES MATÉRIAUX

SECTEUR À ENJEU COURANT	<p>Où ? Si l'enjeu n'est ni fort, ni très fort.</p> <p>Quels matériaux ? Matériaux courants (enrobé et borduration béton).</p>
SECTEUR À ENJEU FORT	<p>Où ? Dans les secteurs de centre-ville et secteurs de centralité à l'échelle du quartier (présence de commerces, d'équipements publics ou de services).</p> <p>OU Dans les zones de rencontre dont les usages sont réellement pacifiés et multifonctionnels, sans besoin d'équipement de sécurité routière.</p> <p>Quels matériaux ? Borduration qualitative (pierre naturelle ou modules béton spécifiques). Revêtement de sol en enrobé à l'exception des espaces dévolus aux piétons et lorsque la part d'espace public non dédiée à la circulation et au stationnement est supérieure ou égale à 35 %.</p>
SECTEUR À ENJEU TRÈS FORT	<p>Où ? Aux abords des bâtiments remarquables (inscrits à l'inventaire des monuments historiques et ayant un intérêt touristique, établissement de renommée régionale ou nationale).</p> <p>OU Sur les places et aires piétonnes de centre-ville peu occupées par la circulation routière et le stationnement (au moins 50 % de la surface interdite à la circulation et au stationnement).</p> <p>Quels matériaux ? Matériaux modulaires, y compris en chaussée (sous réserve de contraintes techniques : bruit lié à la circulation notamment).</p>



LA PARTICIPATION DES USAGERS



Réunion publique à Hem ▲



Concertation sur la voirie à Marcq-en-Barœul ▲

CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

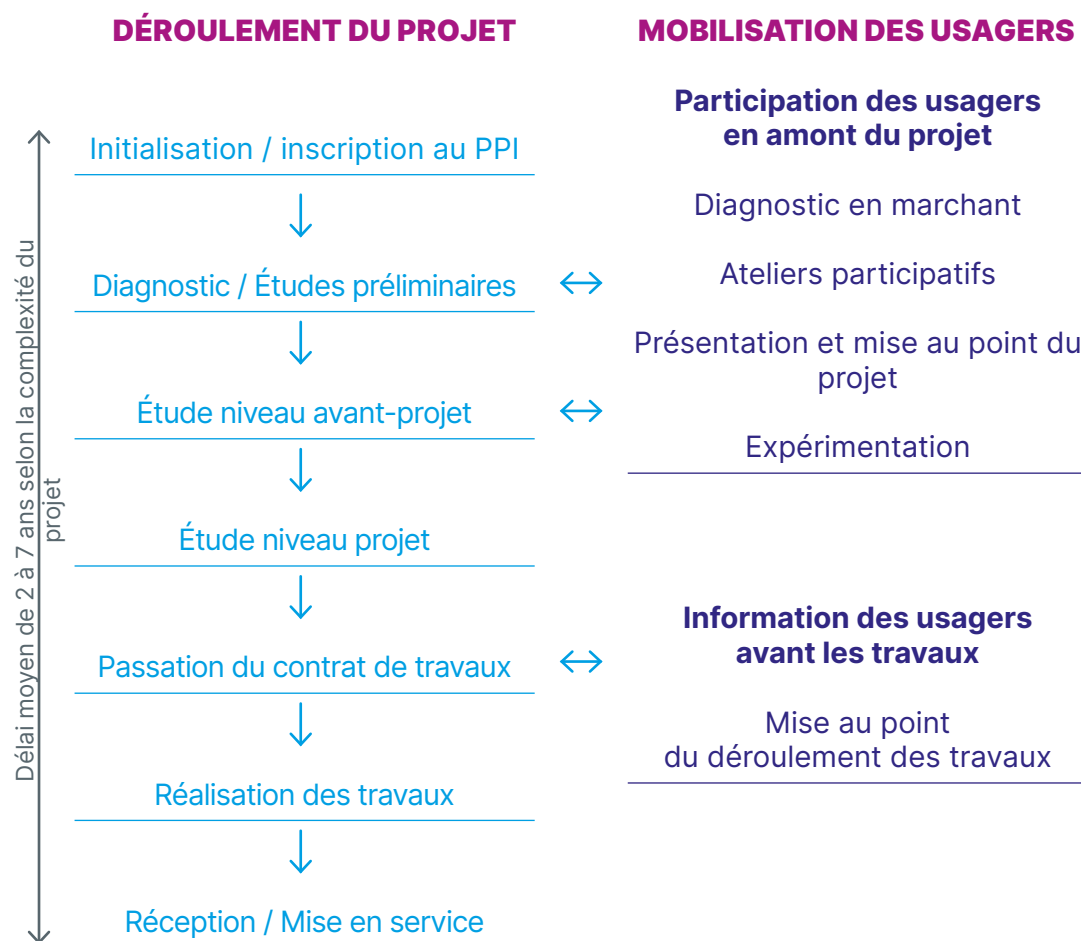
La MEL a adopté dès 2017 une charte de la participation citoyenne, qu'elle a mise à jour en juillet 2021. La pratique de la participation citoyenne est réelle sur le territoire de la MEL, qu'elle soit à l'initiative de la commune ou d'une initiative conjointe MEL/communes.

La programmation et la réalisation d'espaces publics doivent s'appuyer sur de nouvelles expertises, celles du citoyen-citadin-usager et de la maîtrise d'usage (MUE) qui complètent et appuient celles de la maîtrise d'ouvrage (MOA) et de la maîtrise d'œuvre (MOE).

Pour que la mobilisation de cette expertise citoyenne soit utile à la mise au point de projets de qualité et ne remette pas en cause le planning de réalisation des projets, plusieurs conditions semblent indispensables (cf schéma ci-après) :

- définir dès le démarrage du projet des modalités de participation du public qui soient proportionnées avec l'importance du projet et des changements de pratiques qu'il suppose, et les planifier dans le calendrier de réalisation des études ;
- mobiliser cette expertise citoyenne suffisamment tôt dans l'élaboration du projet, pour pouvoir en intégrer les résultats avant la finalisation des études ;
- définir le champ de la participation citoyenne mise en place : éventuels invariants et objectifs minimums de transformation de l'espace public.

LA PARTICIPATION DES USAGERS ET LES ÉTAPES DE CONCEPTION D'UN PROJET



ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Engagements pour tous projets

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent :

1. À organiser une présentation publique du projet lors de la conception du projet, et au plus tard avant la passation du contrat de travaux (lancement de la procédure d'appel d'offre ou émission du bon de commande à l'entreprise), pour tout projet d'adaptation de l'espace public supérieur à 500 K€ HT.
2. À s'appuyer sur les instances locales de démocratie participative lorsqu'elles existent (conseils de quartiers notamment), pour expliquer et mettre au point le projet.
3. En mobilisant une expertise d'usages citoyenne, en réalisant un diagnostic d'usagers (type diagnostic en marchant) associant représentants de la MEL et des communes, des usagers et, le cas échéant, du milieu associatif, pour tout projet d'adaptation de l'espace public supérieur à 1M€ HT.

Engagements dans les projets à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de prise en compte des usages et de participation citoyenne pour les projets de requalification de places de centre-ville, et pour les projets dont le montant d'investissement est supérieur à 5 millions d'euros HT ou qui impliquent une transformation forte de l'espace public :

1. En recourant à des équipes formées aux démarches de participation du public, et qui ne portent pas la maîtrise d'œuvre du projet.
2. En appliquant les principes de la charte de la participation citoyenne adoptée par la MEL en juillet 2021.

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : DÉMARCHE DE CONCERTATION CITOYENNE MISE EN PLACE

COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort.
FORT	Travaux dont le montant est supérieur à 5 M€ HT en agglomération OU Travaux localisés dans un secteur avec une pratique de la participation forte : conseil de quartier (ou équivalent) très actif.
TRÈS FORT	Travaux localisés dans un secteur de centralité OU Travaux qui transforment le partage de l'espace public (plan de circulation, capacité de stationnement, etc.).

COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

INSUFFISANT	Non-respect de l'engagement minimal
PERFORMANT	Présentation au public du projet avant la passation du contrat de travaux et au moins 6 mois avant leur mise en œuvre
TRÈS PERFORMANT	Niveau performant et organisation d'un ou plusieurs ateliers de co-construction en amont de la conception de l'avant-projet, et formalisation d'un bilan de la démarche de participation citoyenne, avec mise à disposition du public de ce bilan OU Organisation d'une phase d'expérimentation, dont le bilan comprend une enquête de satisfaction auprès des usagers.

La MEL encourage le recours à de nouvelles méthodes de recueil des avis des usagers : plutôt qu'une réunion publique au cours de laquelle les plans du projet sont projetés sur écran, une rencontre des usagers sur le site même du projet peut faciliter le dialogue et la bonne compréhension des attentes de chacun et des contraintes de l'aménagement.

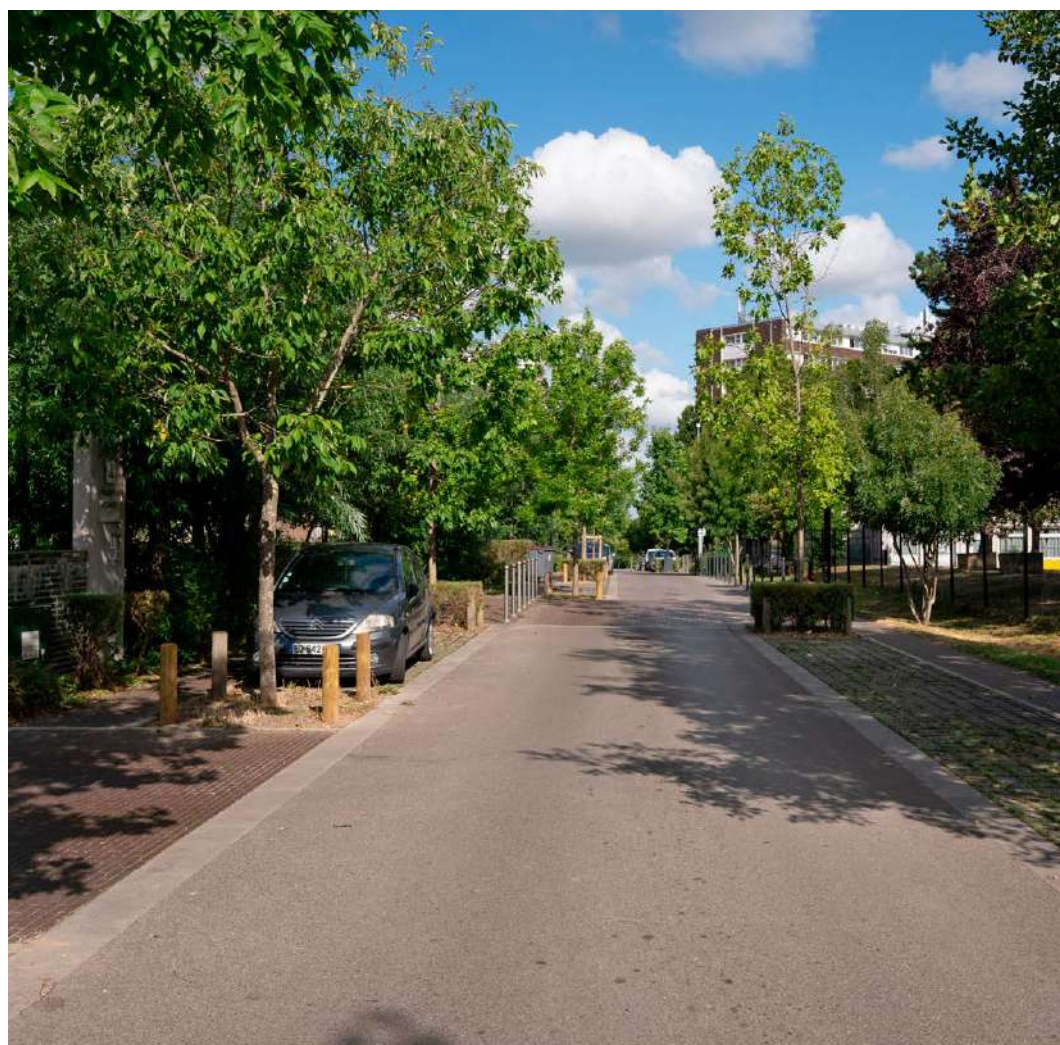


AMBITION

CONTRIBUER À LA RÉSILIENCE
DU TERRITOIRE



LA PRÉSENCE DU VÉGÉTAL DANS L'ESPACE PUBLIC



Allée des herbes folles à Tourcoing ▲



Carrefour du Fer à Cheval à Croix ▲

CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

Le paysage de la métropole est marqué par des situations contrastées avec, d'une part, des tissus relativement végétalisés dans les quartiers plus récents de la ville nouvelle et les ensembles pavillonnaires de la périurbanisation et, d'autre part, des tissus urbains denses à dominante minérale, produits du patrimoine flamand et issus de l'urbanisation de l'ère industrielle.

Le tissu urbain à dominante minérale constitué des maisons de ville est contraint pour la présence arborée et est particulièrement exposé aux phénomènes d'îlots de chaleur. Il présente cependant un potentiel en matière de végétalisation, avec 200 km de linéaires capables d'accueillir des plantes le long des habitations.

Les grandes infrastructures viaires permettent le déploiement d'une armature arborée conséquente et utile à la biodiversité. En complément, la présence du végétal dans le domaine privé contribue à la trame arborée : dans la zone urbaine, 30 % de la couverture végétale arborée est dans le domaine public et 70 % dans le domaine privé.

Le piéton bénéficie peu de la présence du végétal dans la trame viaire. L'espace public métropolitain est en effet carencé en arbres : à peine 10 % de l'espace public est occupé par la végétation arborée. Cette présence végétale est complétée par des surfaces de pleine terre, qui occupent un peu moins de 20 % de l'espace public métropolitain.

La couverture végétale arborée de la tache urbaine de la métropole (indice de canopée) est de 13 % alors qu'elle est, par exemple, de 20 % à Montréal et de 27 % pour le Grand Lyon.

ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Actions obligatoires

En cohérence avec l'OAP Climat, Air, Energie, Risques et Santé, et pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

1. Saisir toutes les opportunités pour augmenter la présence et la qualité paysagère et environnementale du végétal dans l'espace public, en tenant compte du contexte dans lequel le projet s'inscrit (gabarit de la voie, encombrement du sous-sol, exposition, intensité de la fréquentation), en privilégiant des espèces adaptées au changement climatique (cf. l'outil Arboclimat mis en place par l'ADEME).
2. Réinterroger la pertinence des surfaces artificialisées (i.e. qui ne sont pas des surfaces de pleine terre) : largeur de chaussée trop importante, présence de deux trottoirs dans des rues très apaisées, etc. dans l'optique de limiter l'imperméabilisation des sols, augmenter la présence du végétal et viser la transparence hydraulique.
3. Permettre le bon développement des arbres plantés sur l'espace public, en cherchant à concevoir des fosses de plantation dont la surface est dés-imperméabilisée et végétalisée sur une superficie d'au moins 10 m² par fosse.
4. Chercher à préserver les arbres existants sur l'espace public avant travaux (à l'exception des arbres sénescents et des arbres dont l'état phytosanitaire rend

l'abattage nécessaire) et à améliorer leurs conditions de développement, notamment en cherchant à diminuer l'imperméabilisation autour des arbres.

5. Ne pas abattre d'arbres sans compensation, et procéder aux abattages d'arbres en dehors des périodes de nidification (sauf en cas d'intervention d'urgence pour des raisons de sécurité).
6. En cas de compensation, prévoir celle-ci de façon à ce qu'elle soit de qualité paysagère et écologique au moins équivalente aux arbres existants, et la localiser dans l'opération concernée ou à proximité, en privilégiant dans ce cas les sites où les enjeux sont plus forts.
7. Maintenir ou augmenter la part d'espace vert (surfaces végétalisées) dans l'espace public, en prenant en compte le facteur majorant des arbres (voir ci-après).
8. Chercher à améliorer la diversité des espèces plantées dans l'espace public, en variant les essences et les strates végétales, et en privilégiant des espèces locales ou qui ont un intérêt pour la biodiversité.
9. Dès lors que le projet comporte une création de places de stationnement (y compris longitudinal), planter 1 arbre pour 4 places de stationnement nouvellement créées ou, en cas d'impossibilité techniques avérée, prévoir des surfaces éco aménageables à hauteur de 20 % de la superficie des surfaces supplémentaires dévolues au stationnement.

Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de végétalisation dans les îlots de chaleur et les secteurs en déficit d'espaces verts :

1. En cherchant à porter la présence du végétal à plus de 15 % de la surface d'espace public, en prenant en compte le facteur majorant des arbres (voir ci-après).
2. En cherchant à végétaliser les places de stationnement existantes et à leur faire jouer un rôle en matière de gestion de l'eau.
3. En intensifiant les efforts pour la création de fosses de végétalisation de façades.
4. Dans les îlots de chaleur urbains, en implantant les arbres de façon à ce qu'ils procurent de l'ombre au profit des trottoirs.
5. Dans les secteurs de corridors écologiques, en accentuant les efforts pour la création de milieux diversifiés (haies, mares, etc.), en cherchant à créer des zones d'obscurité (peu ou pas éclairées la nuit) et en veillant à minimiser les incidences de la phase chantier sur la biodiversité.

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART D'ESPACE VERT DANS L'ESPACE PUBLIC (VOIES PUBLIQUES)

COMMENT RÉALISER LE DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT ?

Le coefficient majorant pour les arbres

- Un arbre de grand développement (+20m taille adulte) et de taille adulte, est considéré équivalent à 30m² d'espaces verts.
- Un arbre de grand développement de plantation récente est considéré équivalent à 15m² d'espaces verts.
- Un arbre de petit développement (arbres et arbustes de taille adulte comprise entre 2 et 20m) est considéré équivalent à 6m² d'espaces verts.
- Un mètre linéaire de haie est considéré comme équivalent à 3m² d'espaces verts.

	OU	
NIVEAU INSUFFISANT	Aire de stationnement avec moins d'1 arbre / 4 places	Surface d'espaces verts < 5 % de la surface d'espace public
NIVEAU ACCEPTABLE	Surface d'espaces verts entre 5 % et 15 % de la surface d'espace public	
NIVEAU AVANCE	Surface d'espaces verts entre 15 % et 40 % de la surface d'espace public	
NIVEAU EXEMPLAIRE	Surface d'espaces verts supérieure à 40 % de la surface d'espace public	

COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

NON CONCERNE	Présence de végétal interdite par une prescription énoncée au titre de la préservation d'un patrimoine historique (ABF, règlement ZPPAUP, etc.).
COURANT	Présence de nature (jardins privés ou publics) et hors îlot de chaleur urbain.
FORT	Faible présence d'espaces verts (arbres, arbustes, herbacées) sur les parcelles riveraines du projet et hors îlot de chaleur urbain.
TRÈS FORT	Pas de végétal visible depuis l'espace public et forts enjeux environnementaux (îlot de chaleur urbain, continuité écologique).

COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas de gain de niveau d'état ET Projet ni performant, ni très performant.
PERFORMANT	Le projet permet d'augmenter la part d'espaces verts d'au moins 10 % de la superficie de l'espace public et permet d'atteindre au minimum 15 % de l'espace public. OU à défaut Le projet prévoit d'augmenter le linéaire de façades végétalisées de 10 % du linéaire total de façades de la rue et permet d'atteindre au minimum 15 % de façades végétalisables effectivement végétalisées.
TRÈS PERFORMANT	Le projet permet d'augmenter la part d'espaces verts d'au moins 20 % de la superficie de l'espace public.

En cas d'impossibilité de conserver les arbres existants, la compensation minimale pour un abattage d'arbres est la suivante :

- Pour un abattage d'arbre malade ou sénéscent : pour un arbre abattu, un arbre de développement similaire replanté.
- Dans les autres cas : pour un arbre abattu, deux arbres de développement similaire replantés ou un arbre de développement similaire replanté et l'équivalent de 15m² supplémentaire d'équivalent espace vert.

LA GESTION DE L'EAU AU PLUS PROCHE DE SON CYCLE NATUREL

CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

En milieu urbain, la gestion des eaux pluviales par le système d'assainissement, majoritaire sur notre territoire, accompagnée d'une forte imperméabilisation a atteint ses limites.

Si ce système a démontré son efficacité sur les enjeux de salubrité publique, il est aujourd'hui la source d'impacts significatifs sur le cycle de l'eau : saturation et débordement des systèmes d'assainissement, augmentation du volume ruisselé et accentuation du risque d'inondations, dégradation des milieux naturels par les rejets de pollution non traitée, diminution de la recharge de la ressource en eau.

La prise en compte de la gestion des eaux pluviales dans l'espace public est un enjeu majeur pour diminuer ces impacts et s'inscrire dans les ambitions d'adaptation au changement climatique, de retour de la nature et de la biodiversité en ville ainsi que celles liées à l'amélioration du cadre de vie.

Pour réussir à atteindre ces objectifs, la gestion des eaux pluviales doit s'inscrire dans une gestion durable et intégrée aussi bien dans l'aménagement que dans le réaménagement de l'espace public. En effet, les interventions sur l'existant, lorsqu'elles sont structurantes (hors entretien), sont de véritables opportunités de déconnecter des eaux pluviales du système d'assainissement.



Espace végétalisé rue Bayart à Lille ▲

ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Le Plan Local d'Urbanisme de la MEL est très prescriptif s'agissant de la création d'espaces publics ; en complément la présente charte porte des engagements sur les projets de requalification d'espace public.

Actions obligatoires

Pour tous projets de réaménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à étudier toutes les opportunités de déconnecter les eaux pluviales du réseau d'assainissement :

1. En cherchant à limiter l'imperméabilisation des sols et à augmenter la part d'espace public déconnectée du réseau unitaire d'assainissement par l'emploi de revêtements poreux et/ou l'utilisation des espaces verts pour recueillir, stocker et infiltrer les eaux pluviales « à la source ».
2. En concevant les espaces végétalisés sur l'espace public de façon à les alimenter naturellement par les eaux de ruissellement.
3. Pour tout projet impliquant une reconstruction de la structure de chaussée, à tamponner les eaux pluviales et à privilégier l'infiltration soit dans le corps de chaussée (chaussée réservoir) soit dans des espaces plurifonctionnels (espaces végétalisés, revêtements perméables...) ou dans une combinaison des deux si le projet le permet.
4. Pour tout projet impliquant la reconstruction de la structure sous les zones de stationnement et les aménagements cyclables, à constituer sous ces aménagements une structure réservoir avec recours à un revêtement de sol perméable, avec l'objectif de gestion d'une pluie d'occurrence annuelle ou supérieure
5. Pour tout projet sur un espace public longé de fossés, à chercher à les préserver en réduisant prioritairement les largeurs de chaussée et des aménagements cyclables, à reprofiler ou déplacer les fossés lorsque c'est nécessaire, et en dernier recours, à réduire les longueurs de fossés à buser lorsque le busage ne peut être évité.

Engagements dans les secteurs à enjeux forts à très forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de gestion de l'eau sur l'espace public dans les secteurs où des enjeux forts ou très forts sont identifiés. Ainsi, elles s'engagent en complément des engagements écrits ci-dessus :

1. Dans les secteurs de non-conformité : maximiser l'infiltration et le tamponnement, notamment en cherchant à augmenter prioritairement la part de végétal dans l'espace public ; avec l'objectif minimal de gestion d'une pluie d'occurrence mensuelle dans tous les projets de modernisation de l'espace public, lorsque les caractéristiques du sol ne permettent pas de gérer une pluie plus importante.
2. En complément, dans les secteurs soumis au risque inondation et en amont de ceux-ci : étudier l'opportunité d'un surcoût d'investissement pour assurer le tamponnement des eaux de ruissellement pour une pluie d'occurrence trentennale voire centennale en fonction du risque.

TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART D'ESPACE PUBLIC DÉCONNECTÉE DU RÉSEAU D'ASSAINISSEMENT

COMMENT RÉALISER LE DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT ?

NIVEAU INSUFFISANT	<5 % de la surface perméable	
NIVEAU ACCEPTABLE	Part d'espace perméable dans l'espace public >5 %	
NIVEAU AVANCÉ	OU	
	Tamponnement ou infiltration de la pluie mensuelle pour 100 % de la surface active de l'espace public	Tamponnement ou infiltration de la pluie trentennale pour 50 % de la surface active de l'espace public
NIVEAU EXEMPLAIRE	Tamponnement ou infiltration de la pluie trentennale pour 100 % de la surface active de l'espace public	

Nota : étude obligatoire au-delà de 500 K€ HT, sinon l'état des lieux n'est pas évalué et l'existant est considéré comme passable si déconnexion partielle.

COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort
FORT	En secteur de non-conformité du système d'assainissement
TRÈS FORT	En secteur de champs captants OU à l'intérieur des zones soumises au risque inondation ou en amont de celles-ci

COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas de gain d'état
PERFORMANT	Gain d'un niveau d'état et espace public de niveau au moins satisfaisant
TRÈS PERFORMANT	Gain de deux niveaux d'état et espace public de niveau au moins très satisfaisant

ENCOURAGER ET ORGANISER UNE CONSTRUCTION PLUS PERFORMANTE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL



Aménagement du parvis de l'église de Bouvines ▲

CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

Le territoire de la métropole offre peu de ressources en matériaux permettant la construction d'espaces publics : il n'existe pas ou très peu de carrières d'extraction de pierres ou granulats encore en activités sur le territoire de la métropole ou à proximité immédiate.

A l'inverse, dans une métropole avec des ambitions en renouvellement urbain aussi fortes, les ressources en matériaux à recycler sont considérables. Le recyclage des matériaux issus de chantiers de travaux publics et de bâtiments constitue une activité industrielle forte dans la métropole. Et la préservation ou la réutilisation sur le site même du chantier des matériaux existants constitue une réelle opportunité.

En la matière, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), publiée en août 2015, a fixé des objectifs très ambitieux en matière de recyclage pour les chantiers de travaux publics.

ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Actions obligatoires

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent :

1. À concevoir les projets de façon à minimiser les travaux de terrassement, en évitant les reconstructions de structure de chaussée dès lors que celles-ci sont en bon état structurel.
2. À chercher à préserver ou récupérer les pavés en pierre naturelle existants avant travaux, et les valoriser, que ce soit sur le chantier lui-même ou sur un autre chantier de la MEL ou d'une commune membre.
3. Pour tout projet impliquant une reconstruction de la structure de chaussée, à inciter les entreprises à proposer des solutions techniques favorisant la réutilisation des matériaux existants et/ou le recours à des matériaux issus de filières de recyclage.
4. À être pro-actifs en matière de choix de matériaux respectueux de l'environnement : limitation de l'effet Albedo, matériaux peu énergivores, matériaux issus de filières de recyclage.
5. À chercher à améliorer ses outils de suivi des objectifs d'utilisation de matériaux issus de filières de recyclage, y compris en nouant des partenariats avec des entreprises ou organismes partenaires.
6. À inciter les entreprises adjudicataires des marchés de travaux à recourir à des modes de transport peu énergivores.
7. À construire une méthode de prise en compte de la valeur environnementale des variantes des entreprises de construction (éco-comparateur, valorisation de la tonne de CO² économisée, etc.).



Parvis de l'église à Bouvines ▲



LES ÉDITIONS DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE
2, boulevard des Cités Unies - CS 70043 - 59040 Lille Cedex

Coordination de l'édition: MEL - Direction de la Communication

Direction artistique: MEL - Yann Parigot, Grégory Rolland/Direction de la Communication

Mise en page et graphisme: Grégory Rolland/Direction de la Communication

Photographies: MEL - Light Motiv

Photothèque: MEL - Nicolas Fernandez/Direction de la Communication

Impression: MEL - Ressources partagées

Achévé d'imprimer en septembre 2022



MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

2 boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 Lille Cedex
T. +33 (0)3 20 21 22 23

■ lillemetropole.fr



Décisions prises par Mme le Maire
Articles L 2122-22 et 2122-23 du Code Général des Collectivités Territoriales
présentées lors du Conseil Municipal du jeudi 20 octobre 2022

Conformément à l'article L 2122-23 du Code Général des Collectivités Territoriales, je vous fais lecture des décisions prises en vertu de l'article L 2122-22 du C.G.C.T.

Décision n°79

L'accord-cadre relatif à « la fourniture et la pose de planimètre et pupitres, à des fins de sensibilisation à l'environnement, sur le territoire de la commune – programme 2022 2024 » a été attribué le 15 juin 2022 à la société PIC BOIS de Tourcoing pour un maximum annuel de 10 000.00 € HT.

L'accord-cadre d'une durée d'un à compter de la notification est renouvelable deux fois un an sur décision expresse de l'acheteur.

Décision n°86

Hébergement des animaux de la ferme d'animations éducatives du Vert Bois chez M. Hus du 28 octobre 2022 au 28 mars 2023.

Décision n°87

Convention de partenariat avec l'association neuvilleoise des échanges internationaux (A.N.E.I.). La ville confie l'organisation d'un point « boissons et mets » lors du 27^{ème} festival de la biographie du 25 septembre 2022 à l'A.N.E.I.

Décision n°89

Contrat d'engagement avec l'auteur PAKITA dans le cadre du 27^{ème} festival de la biographie. Rencontres littéraires avec les élèves des classes de CE1 les 22 et 23 septembre 2022.

Décision n°90

Contrat d'engagement avec l'auteur Agnès DEBACKER dans le cadre du 27^{ème} festival de la biographie. Rencontres littéraires avec les élèves des classes de CM2 les 22 et 23 septembre 2022.

Décision n°94

Demande de subvention auprès de la Métropole Européenne de Lille concernant un projet de création d'une aire de Pumptrack.

Décision n°95 *En attente*

Décision n°96

Le marché relatif à « l'assistance à maîtrise d'ouvrage en matière d'ingénierie financière pour la réalisation de projets d'investissement de la ville de Neuville-en-Ferrain » a été attribué le 6 juillet 2022 à la société FINANCES & TERRITOIRES de Chambéry pour les prestations suivantes :

- Tranche ferme : Veille et recherche de financements publics et privés ET Veille et recherche de tiers-investissement
- Tranche optionnelle n°1 : Montage des dispositifs publics identifiés ET Accompagnement en gestion et suivi des projets
- Tranche optionnelle n°2 : Montage des dispositifs privés identifiés ET Accompagnement en gestion et suivi des projets
- Tranche optionnelle n°3 : Constitution du Fonds de dotation et gestion durant la 1^{ère} année du fonds de dotation

Décision n°97

L'accord-cadre relatif à « la fourniture et livraison de paillage_ programme 2022 2025 » a été attribué le 14 septembre 2022 de la manière suivante :

- Lot 1 « fourniture et livraison de paillage pour les aires de jeux » : la société SOCODIP d'Hazebrouck pour un montant maximum annuel de 15 000.00€ HT
- Lot 2 « fourniture et livraison de paillage pour les massifs » : la société SOCODIP d'Hazebrouck pour un montant maximum annuel de 2 000.00 HT

L'accord-cadre d'une durée d'un an à compter de la notification est renouvelable trois fois un an sur décision expresse de l'acheteur

Décision n°98

L'accord-cadre relatif à « Fournitures scolaires et matériel pédagogique spécifique – programme 2022-2024 » a été attribué le 14 septembre 2022 :

- ♦ Lot 1 « Fournitures scolaires » - accord-cadre multi attributaires – sans minimum annuel – maximum annuel 52 000.00 € HT – selon principe « en cascade » aux sociétés :
 - COPYLUX de Lille
 - LACOSTE DACTYL BURO OFFICE de Le Thor
 - ♦ Lot 2 « Matériel pédagogique spécifique » à la société COPYLUX de Lille - accord-cadre mono attributaire – sans minimum annuel – maximum annuel 9 000.00 € HT
- L'accord-cadre d'une durée d'un an à compter de la notification, est renouvelable deux fois un an sur décision expresse du pouvoir adjudicateur.

Décision n°99

Contrat d'engagement avec l'auteur Karine BAILLET au 27^{ème} festival de la biographie pour des dédicaces et rencontre.

Décision n°100

Contrat d'engagement avec l'auteur Annick HOREL au 27^{ème} festival de la biographie pour des dédicaces et rencontre.

Décision n°101

Contrat d'engagement avec l'auteur Antoine IZAMBARD au 27^{ème} festival de la biographie pour des dédicaces et rencontres.

Décision n°102

Contrat d'engagement avec l'auteur Massoumeh RAOUF au 27^{ème} festival de la biographie pour des dédicaces et rencontre.

Décision n°103

Contrat de cession du droit de représentation au spectacle « Les Bookimenteurs » par la compagnie Home Théâtre, le 25 septembre 2022.

Décision n°104

Contrat de cession du droit de représentation de spectacle dans le cadre de la semaine bleue « Jenny J » le 22 octobre 2022.

Décision n°105

Avenant à la convention d'occupation temporaire de la salle Rocheville du 13 janvier au 28 février 2022 pour la formation des employés de l'usine Fashion Cube Denim Center.

Décision n°106

Contrat de vente du spectacle dans le cadre de la semaine bleue « Gil et Ben Réunis » le 23 octobre 2022 salle Malraux.

Décision n°107

Contrat de cession du droit d'exploitation du spectacle « Nid vu, nid connu » à la bibliothèque de Neuville-en-Ferrain le 16 octobre 2022.

Décision n°108

Contrat d'engagement pour une animation musicale d'Annick et Rudy « Au temps des guinguettes + années 80 » au banquet des aînés le 16 octobre 2022.