espaces naturels, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques[44]*».*

Ce document doit prendre en compte les objectifs de SRADDET (article L. 131-2 du code de l'urbanisme).

De même, ces documents d'urbanisme doivent être articulés et compatibles avec les objectifs de gestion des risques d'inondation, les orientations fondamentales et les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) (art. L. 131-1-10° et L. 131-7 du code de l'urbanisme). Le plan 2022-2027, qui a été adopté le 21 mars 2022[45], renforce les contraintes, limite les possibilités d'aménagement dans les zones soumises à inondation, notamment en favorisant les zones laissées naturelles et propose de limiter les constructions dans les zones de faible aléa, en tenant compte des études des effets du changement climatique sur les aléas.

Lors de la phase de consultation des parties prenantes au 2ème trimestre 2021, le conseil municipal d'Argelès-sur-Mer, par délibération du 30 juin 2021, a porté un avis défavorable au projet de PGRI.

Les élus ont notamment relevé dans ce projet l'extension des zones inconstructibles : *« l'orientation D.1-3 qui vise à ne pas aggraver la vulnérabilité en orientant le développement urbain en dehors des zones à risques »*, l'interdiction de construire en extension de l'urbanisation est étendue aux zones d'aléa faible qui, selon le « porté à connaissance » du préfet des PyrénéesOrientales sur le PGRI en vigueur, concerne *« les zones non inondables par la crue ou tempête de référence mais mobilisables en cas d'évènement exceptionnel »* (D.1-3).

Ils considèrent ainsi :

- *« que le principe d'inconstructibilité absolue en zone d'expansion de crue du Tech serait contraire aux politiques publiques visant à mettre en valeur son potentiel agricole au travers notamment de la mise en valeur des terres incultes ou manifestement sous exploitées induisant des installations nécessaires et indispensables à l'activité agricole ;*
- *qu'une application trop stricte de l'inconstructibilité pourrait interdire la réalisation d'équipements nécessaires à l'exploitation des campings et en particulier des espaces refuges exigés par la règlementation en matière de sécurité des campings ;*
- *que la restructuration d'espaces urbanisés et la revitalisation des zones de centralité urbaine pourraient être compromises par une interdiction absolue de construire en zone d'aléa modéré sans possibilité de compenser le risque par des mesures de diminution de la vulnérabilité (mise hors d'eau, des planchers habitables, création d'étages-refuge...) ;*
- *que les possibilités de développement de la commune d'Argelès-sur-Mer doivent s'apprécier au regard de l'ensemble des enjeux de son territoire, en particulier dans les zones densément urbanisées ainsi que dans les secteurs d'aléa faible ou modéré en zone urbaine ».*

Après la phase de consultation, l'État a produit un document de synthèse, qui détaille pourquoi certains avis des communes n'ont pas été retenus pour les grands objectifs du PGRI.

Concernant la disposition D1.3 et la prise en compte du risque inondation dans les documents d'urbanisme, l'État relève que les communes du département des Pyrénées-Orientales

---

[44] Source : statuts du syndicat mixte du SCoT littoral sud.

[45] Au terme d'une démarche itérative d'études et de consultations, démarrée en octobre 2018. Les TRI n'ont pas encore été mis à jour.

A.P

étaient couvertes par *« des plans de prévention du risque inondation, relativement anciens, [qui] peuvent dans certains cas autoriser par exemple la construction en zone inondable non urbanisée (agricole ou naturelle), jusqu'à un mètre d'eau pour la crue de référence. Ce principe n'est pas conforme au "décret plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRi)" de 2019, dont les grands principes ont été repris dans le projet de PGRI (et figuraient déjà dans le PGRI 20162021). La réponse au devenir des projets communaux évoqués dans les avis ne relève donc pas uniquement du PGRI, mais plutôt d'un examen individuel dans le cadre de la révision des PPRI (à noter qu'un vaste programme de révision des PPRI du département sur 54 communes va être lancé par les services locaux de l'État sur les secteurs concentrant les plus d'enjeux : TRI de Perpignan/Saint Cyprien et quelques communes hors TRI) ».*

Il est également rappelé que *« la maîtrise de l'urbanisation en zone inondable est en effet une priorité et nécessite une bonne prise en compte du risque inondation dans l'aménagement du territoire, au travers des documents d'urbanisme et de planification, notamment les schémas de cohérence territoriale (SCoT) ».*

Les projets d'aménagement devront faire l'objet d'une analyse spécifique par les services de l'État : *« les possibilités de développement d'une commune en zone d'aléa faible ou modéré peuvent s'exercer en zone urbanisée : comme indiqué dans le PGRI, le caractère urbanisé ou non d'une zone doit s'apprécier au regard de la réalité physique constatée, la délimitation de l'urbanisation existante pourra être concertée entre services de l'État et collectivités lors de l'élaboration/révision des cartes d'enjeux des PPRI ou lors de l'association de l'État sur les documents d'urbanisme ».*

Le plan de prévention des risques[46] d'inondation d'Argelès-sur-Mer a été arrêté le 29 mai 2017, il détermine les zones d'aléas suivant des observations anciennes (le zonage est daté de 2008 et les parcelles situées jusqu'à environ 800 mètres du rivage et le long du Tech sont classées en risque fort à moyen, avec des hauteurs d'eau comprises entre 0,5 et 1 mètre. La zone concernée par le projet du port est classée en zone à risque faible avec une hauteur d'eau inférieure à 0,50 m, le Racou est en zone de risque de submersion) et comporte de nombreuses interdictions ou prescriptions pour les projets de construction. Le projet d'aménagement d'un centre nautique sur la zone du Tamariguer est cité.

Par porter à connaissance du 11 juillet 2019, le préfet des Pyrénées-Orientales a communiqué à la commune de nouvelles cartes d'aléas, datées de mars 2019, prenant en compte le changement climatique et classant notamment le secteur de Port-Jardin en aléa modéré. Ces nouvelles projections n'ont pas été totalement traduites dans les documents d'urbanisme de la commune.

Le SCoT révisé est entré en vigueur en août 2020. S'il tient compte des grandes orientations de la loi Littoral, il ne prend pas en considération les règles détaillées du dernier SRADDET et du PGRI qui lui sont postérieurs. Ainsi, le plan local d'urbanisme de la commune d'Argelès ne prend pas en compte le risque actualisé d'inondation. Les projets d'aménagement seraient soumis à la révision du SCoT et du plan local d'urbanisme pour les rendre complétement compatibles avec le SRADDET et le PGRI 2022-2027. La révision du SCoT a été prescrite en décembre 2022 **et le SRADDET en juin 2022**

[46] La commune dispose d'un document d'information communal sur les risques majeurs – DICRIM (décembre 2016) : il recense les risques, dont les principaux sont l'inondation et les incendies. Elle a élaboré un plan de prévention des risques d'incendie de forêt (PPRIF).

A.P

L'enjeu est d'importance, la commune ayant des ambitions fortes en termes de projets d'investissement qui portent, en partie, sur des zones à risques.

Le risque d'inondation porté sur le plan de zonage du PLU tient compte de la règlementation du Plan de Prévention des Risques et des informations complémentaires portées par le TRI (déclinaison du PGRI) qui modélise les crues millénniales. Aucune zone de projet d'urbanisation n'est prévue dans les secteurs impactés d'un aléa fort et les aléas plus faibles sont intégrés dans la composition d'aménagement (les OAP garantissent les perméabilités utiles à l'épandage des crues). Les constructions préexistantes classées en zone urbaine et concernées par ce risque ne sont pas amenées à se développer puisqu'elles devront se conformer aux dispositions du Plan de Prévention des Risques, comme le rappelle le règlement du PLU. **Le Préfet dans son avis de synthèse du 19 avril 2021 (avis favorable) que le projet de PLU « est compatible avec le Plan de gestion des Risques d'inondation (PGRI) du bassin Rhône-Méditerranée approuvé le 26 décembre 2015** ». Le risque naturel a ainsi bien été pris en compte dans le document d'urbanisme comme l'atteste cet avis du Préfet.

2.3.2. Un plan local d'urbanisme qui n'est pas en adéquation avec les objectifs stratégiques de préservation du littoral et de prévention des risques

Le projet d'aménagement de la commune est ambitieux : pour accueillir 2 000 nouveaux habitants et développer l'économie bleue et verte, il s'agit de construire plus de 800 logements (principalement dans les deux quartiers de Neguebous, avec 450 logements[47], et Port-Jardin, avec 200 logements). Il s'agit également de construire une zone d'activités de 25 hectares et de réaménager le port et les réseaux de transport. Ces projets sont envisagés à échéance de 2032, tout en préservant les activités agricoles et les ressources et milieux naturels[48].

Le plan local d'urbanisme doit être compatible avec le SCoT (article L. 131-4 du code de l'urbanisme).

Le projet de modification du PLU d'Argelès-sur-Mer a été arrêté par délibération du conseil municipal du 17 décembre 2020. Il prend en compte le SCoT révisé et certaines observations formulées par le préfet de département dans son avis défavorable du 9 juillet 2019 (après la transmission du premier projet de PLU révisé adopté par le conseil municipal du 28 mars 2019). Après les étapes de consultation du public et des autorités, le PLU a été adopté définitivement par délibération du conseil municipal du 10 mars 2022.

Au final, les documents formalisés par la commune ne tiennent pas compte des risques identifiés, en particulier par le dernier PGRI 2022-2027. Ils ne sont pas, par ailleurs, complétement articulés avec le SCoT.

En effet, la prise en compte des risques dans le chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer (CI-SMVM) du SCoT est synthétisée ainsi :

---

[47] Ce projet, sur 15 ha, est mené par un promoteur privé, à proximité du bois de la Sorède. Il a fait l'objet d'une enquête publique du 15/10/2021 au 15/11/2021.

[48] Les objectifs de préservation de la ressource et des milieux sont notamment énoncés dans le SAGE du Tech (2017).

A.P

tableau 3 : prise en compte des risques dans le SCoT

j. Les risques

Enjeux :
- **La vulnérabilité des biens et des personnes :**
- **Les conséquences prévisibles des changements climatiques.**

Atouts / Faiblesses	Menaces	Vers des orientations possibles...
- Un territoire particulièrement vulnérable face aux aléas naturels - Une prise en compte insuffisante des risques littoraux	- Une accentuation de la vulnérabilité du territoire au vu des conséquences prévisibles des changements climatiques : augmentation de la fréquence et de l'intensité de certains évènements climatiques extrêmes, élévation du niveau de la mer...	**Réduire la vulnérabilité des biens et des personnes face aux risques** **S'adapter aux conséquences prévisibles des changements climatiques**

k. L'érosion du trait de côte

Enjeux :
- **Le recul du trait de côte ;**
- **L'artificialisation du rivage.**

Atouts / Faiblesses	Menaces	Vers des orientations possibles...
- Une prise en compte de la problématique de plus en plus prégnante - Des aménagements du trait de côte perturbant les dynamiques sédimentaires naturelles - Un apport en matériaux via les cours d'eau considérablement réduit - Une accentuation des perturbations liée à certaines activités humaines	- Un recul du trait de côte problématique sur certains secteurs - Des activités potentiellement menacées	**Limiter l'artificialisation du rivage** **Réduire l'impact de l'Homme sur les dynamiques sédimentaires naturelles**

Source : SCoT – CI-SMVM

En conséquence, le document d'orientations et d'objectifs précise que :

- dans le cadre de l'objectif de réduction de la consommation d'espace, la construction d'un nouveau parc d'activité économique au nord d'Argelès-sur-Mer est limitée à 25 hectares ;
- pour conforter l'offre d'équipements et de services, on s'appuiera sur l'armature urbaine existante ;
- pour respecter les spécificités du territoire en déclinant les dispositions des lois Littoral et Montagne, le SCoT limite les projets d'extension des ports, en privilégiant les installations à sec (stationnement saisonnier à Argelès et maintien de deux cales de mise à l'eau[49]) ;
- pour la prise en compte des dispositions du PGRI, aux fins d'évitement de la construction dans les zones humides, considérées comme des réservoirs de biodiversité ainsi que de limitation des constructions en zone inondable afin de les intégrer dans les plans de prévention des risques naturels d'inondation.

Lors de la consultation des autorités compétentes en vue de l'adoption du SCoT, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) avait pointé des manques du SCoT quant à la prévention contre les inondations et les submersions :

[49] Lors de l'instruction, le maire a indiqué que l'une des cales, donnant dans le port, a été démolie par les services de la commune pour empêcher son utilisation pour des engins nautiques motorisés.

A.P

encadré 3 : recommandations de la MRAe dans son avis sur le SCoT

La MRAe recommande :

– que les orientations du DOO permettant d'éviter et de réduire l'exposition aux risques de submersion soient en phase avec celles établies avec les territoires voisins, notamment celles du SCoT Plaine du Roussillon ;

– de porter la bande littorale à 300 mètres compte tenu du risque d'érosion du littoral, conformément aux recommandations de la stratégie régionale de gestion intégrée du trait de côte ;

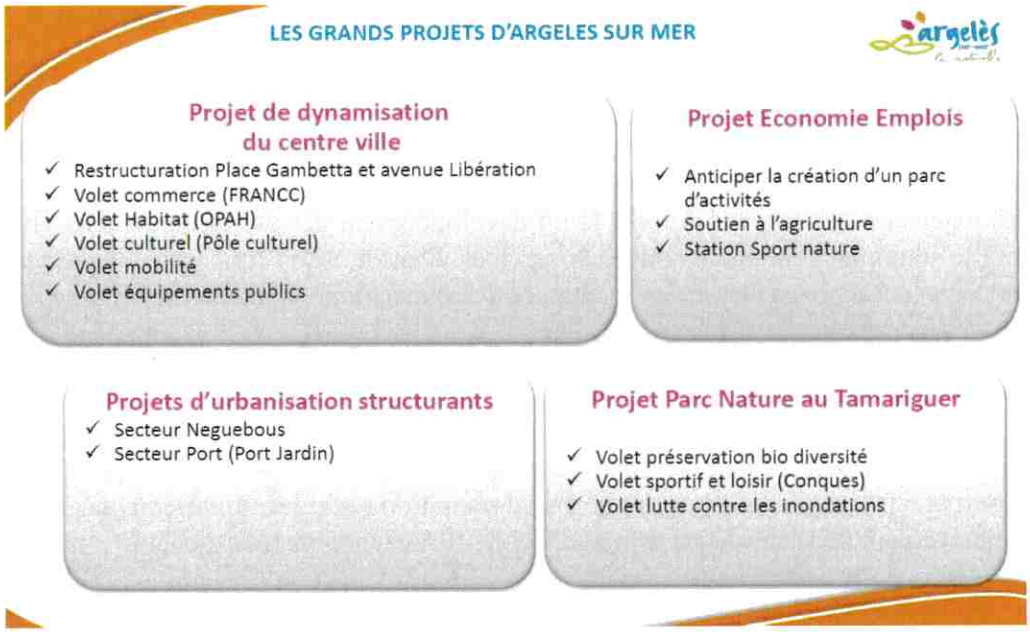
– de prévoir d'ores et déjà des aménagements prioritaires dans les secteurs fortement impactés par les phénomènes d'érosion et de submersion marine.

Source : dossier du SCoT

Le SCoT n'a pas retenu les deux dernières observations liées à l'évolution des risques : la bande littorale est de 100 mètres mais peut être augmentée en raison des caractéristiques des sites (dunes, falaises...), aucune orientation ferme n'est prévue, notamment pour le Racou. Le SCoT retient la formulation suivante : *« La plage du Racou apparaît comme le secteur du territoire où les phénomènes d'érosion apparaissent les plus problématiques. Une attention particulière devra être portée sur ce secteur dans le document d'urbanisme local afin de définir des mesures adaptées à l'espace urbanisé et interdire l'extension de l'urbanisation dans les espaces sensibles à l'érosion »*. Aux termes de la stratégie régionale de gestion intégrée du trait de côte, *« la seule stratégie de gestion possible semble être une recomposition spatiale du secteur du Racou afin de redonner un espace de mobilité suffisant au trait de côte »*.

Dans ce contexte, l'adoption définitive du PLU en 2020 n'est pas actualisé par rapport aux dernières orientations du SCoT. De plus, les projets de la commune ont continué à évoluer et peuvent se trouver ainsi en décalage par rapport à ce même PLU.

tableau 4 : les grands projets inscrits dans le plan local d'urbanisme



Source : PADD du PLU (p.19)

A.P

Les principales différences relevées entre les deux documents concernent :

- dans le PLU, la commune n'a pas cartographié spécifiquement les zones humides, qui sont classées en naturelles, agricoles ou boisées. Le PLU rend possibles les constructions en zone agricole pour des besoin d'exploitation, en respectant certaines conditions. De même, les constructions et les extensions limitées sont possibles dans le quartier urbanisé du littoral, avec une limite de hauteur et de densification sur les secteurs de la plage ou du Racou (pour renforcer la qualité des constructions mais aucune reconstruction n'est possible). Dans son avis de juillet 2021 sur le PLU, la MRAe relevait *« la faiblesse des considérations écologiques dans l'élaboration du plan »* notamment dans les zones humides et *« recommande de reconsidérer la localisation des zones d'aménagement, les incidences des choix opérés et de proposer des mesures d'évitement et de réduction, voire de compensation adaptées »* ;

- certains projets d'urbanisation se situent dans des zones à préserver identifiées dans le SCoT (port-jardin en partie en zone humide, les surfaces autorisées de plancher sont passées de 29 500 m² à 15 000 m², cette zone humide a été classée agricole dans le PLU au titre de la trame verte). Du fait du zonage du PPRI fondé sur des études anciennes, le secteur concerné par l'aménagement du port et le projet « port-jardin », ainsi que le Racou, derrière les premières lignes d'habitations, sont principalement classés en zones d'aléas faibles avec des hauteurs d'eau inférieures à 0,50 cm, ce qui n'est pas en phase avec les études et observations les plus récentes[50] ;

- le projet d'aménagement et de protection du littoral est développé au nord de la commune, au Tamariguer, ainsi qu'un projet d'équipement nautique, dont la commune a indiqué qu'elle ne le prévoit pas pour le moment. Un équipement collectif à vocation sportive et de loisirs est prévu dans le secteur des Conques, à proximité du centre-ville ;

- aucune orientation pour se préparer aux conséquences du changement climatique n'est énoncée dans le PLU (relocalisation, évitement d'aménagement), y compris au Racou ;

- le projet de requalification du port n'est pas détaillé dans le PLU, il n'est pas inclus dans le projet « port-jardin », dont la zone d'aménagement est classée, en partie, à urbaniser et, en partie, agricole pour les zones humides, avec des préconisations paysagères sur les vues à maintenir et la hauteur des immeubles à respecter. Le projet de requalification du port prévoit une extension des bassins du port et un développement des zones construites en arrière-port pour le stationnement ou de nouveaux services. Dans le SCoT, une partie du secteur au sud du port vers le Racou est classée en « coupure d'urbanisation » à maintenir en zone naturelle.

  L'appellation "Port quartier Port Jardin" a été reprise dans le SCOT de 2014. Elle n'est pas consacrée officiellement dans les publications destinées au public. Ce projet urbain a précédé de plusieurs années les études sur rehabilitation du port et n'a aucune connexion avec celle-ci. Ce projet urbain en retrait de la zone portuaire visait à désenclaver les zones urbanisées du littoral et à les relier à la partie est de l'agglomération (quartier "Charlemagne") en proposant exclusivement de la résidence principale dont 40 % de logements sociaux.

Ainsi, même si les documents de la phase de concertation énoncent les objectifs de *« préserver et valoriser les espaces naturels à forts enjeux environnementaux et la dimension paysagère du projet »*, les documents d'urbanisme de la commune ne tiennent pas compte des

[50] Dans les cartes d'aléas de 2019 et dans le PGRI 2022-2027, une partie des parcelles est classée en zone soumise au risque moyen d'inondation avec des hauteurs comprises entre 0,5 et 1 m ; cela correspond aux parcelles des zones humides de la Prade Basse.

A.P

dernières études et orientations stratégiques de gestion du littoral (notamment du PGRI et du SRADDET).

Ce n'est pas ce qu'affirme M le Préfet dans son avis rendu en avril 2021 sur le PLU arrêté en décembre 2020 qui sera approuvé en mars 2022, Le PLU est bien compatible avec le PGRI et a écarté toutes les zones à urbaniser du PLU antérieurement exposées à un risque inondation en les reclassant en zone naturelle (Port Jardin, Teulerie, Cami trencat, Teulerie).

Dans la délibération du 18 mai 2021, et dans la déclaration d'intention ouvrant la concertation préalable à la requalification et la recomposition du port de plaisance et de son quartier, la commune relève que le projet, à ce stade, n'est pas compatible avec les règles du SCoT et du PLU, qui devront évoluer : *« Il apparait d'ores et déjà qu'une mise en compatibilité du SCoT littoral sud et de son chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer sera nécessaire dans le cadre du projet de requalification du quartier et du port de plaisance afin de préciser les modalités d'application de la loi Littoral dans le périmètre de l'opération ».*

Par ailleurs, en fonction du PLU révisé tel qu'il sera approuvé et du projet définitif de requalification du quartier et du port de plaisance, la mise en œuvre de l'opération pourra nécessiter une mise en compatibilité préalable du PLU d'Argelès-sur-Mer. En effet, le PLU révisé tel qu'il a été arrêté le 17 décembre 2020, délimite dans le périmètre du projet une OAP relative au quartier « Port-Jardin » et un secteur classé en zone agricole. Une extension de la vocation de l'OAP relative au quartier « Port-Jardin » et, selon le scenario retenu, le cas échéant, l'ouverture à l'urbanisation de terrains classés en zone agricole et/ou naturelle peuvent s'avérer nécessaires pour permettre la réalisation du projet de requalification du quartier et du port de plaisance. **Il n'est pas prévu d'étendre l'OAP pour impacter des zones agricoles ou naturelles. Au contraire, le PLU révisé en 2022 a soustrait de l'OAP de « Port Jardin » issue du PLU approuvé en 2017 un tiers de sa superficie qui a été déclassée en zone naturelle et en espace remarquable.**

L'ouverture de la concertation pour la requalification du port, décidée par délibération du 30 septembre 2021, porte également sur la mise en compatibilité du PLU et du SCoT, pour lequel une première étude juridique a été conduite par un cabinet, en fin d'année 2021, en vue de la modification du chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer. Une analyse détaillée est actuellement en cours.

Toute modification devra désormais intégrer les dispositions du décret n° 2021-639 du 21 mai 2021 qui renforce la dimension stratégique du SCoT et la prise en compte de la préservation des zones de montagne et littorales. Le contenu du SCoT est modernisé et le chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer peut désormais être fondu dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCoT, rendant la procédure de modification plus longue.

Au final, la mise en œuvre des projets d'aménagement de la commune nécessitera des modifications de ses documents d'urbanisme. Dans sa réponse aux observations provisoires, l'ordonnateur a mis en avant la prise en compte du changement climatique dans le cadre de la révision du PLU au travers de plusieurs leviers : préserver les sites sensibles, limiter l'impact des activités humaines sur l'environnement ; développer les espaces verts afin de considérer les effets des ilots de chaleur dans les zones urbanisées, densifier les espaces urbains et limiter l'étalement, limiter l'artificialisation des sols pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales et réduire l'exposition aux risques inondations, développer des mobilités alternatives à la voiture individuelle, produire des énergies renouvelables.

A.P

À ce jour, les documents d'urbanisme ne retiennent que très imparfaitement les objectifs de préservation des zones humides dans les secteurs où des aménagements sont prévus, illustrant la difficulté à atteindre les objectifs de développement durable.

Un document d'urbanisme comme le PLU vise davantage à définir des mesures et un cadre visant à limiter l'impact du dérèglement climatique qu'étudier les conséquences, puisqu'il s'agit avant tout d'un document prospectif. L'enjeu du dérèglement climatique est pris en compte à travers différents leviers, comme (non exhaustif, se référer au rapport de présentation) :

-La prise en compte des enjeux environnementaux et paysagers visant notamment à préserver les sites sensibles et limiter l'impact des activités humaines sur l'environnement (zones A, N, Ap, Np, trame verte et bleue…),

-Développement des espaces publics verts (OAP, emplacements réservés) afin de considérer les enjeux d'îlots de chaleur dans les espaces urbanisés,

-Densifier les espaces urbains en mobilisant son potentiel d'accueil (dent creuses, divisions parcellaires) et limitant en conséquence l'étalement urbain par rapport aux ambitions d'accueil démographique et résidentiel,

-Modération de la consommation d'espaces induisant la préservation d'espaces naturels et agricoles, levier direct de prise en compte des impacts du changement climatique. Par exemple limiter l'artificialisation des terres permet de favoriser l'infiltration des eaux pluviales sur le territoire et ainsi de réduire l'exposition du territoire aux risques inondations liés aux évènements climatiques exceptionnels et violents,

-Développer des mobilités alternatives à la voiture individuelle : liaisons douces (emplacements réservés, OAP), projet de pôle multimodal de la gare,

Le PLU ambitionne le développement de la production d'énergies renouvelables. On peut citer par exemple l'installation d'une centrale de cogénération, ou les possibilités de toitures photovoltaïques permises par le règlement écrit.

Lorsque l'intérêt écologique de certaines zones à enjeux sur le plan écologique a été relevé par des études faune flore réalisées sur 4 saisons dans les secteurs de développement, ces zones ont fait l'objet de l'application de la séquence "Evitement Réduction Compensation".

Toutes les zones humides ont été identifiées dans le document d'urbanisme et ont été classées zones naturelles "espaces remarquables" (Nrl dans le PLU).

2.3.3. La gestion de sites protégés et les acquisitions foncières littorales

De longue date, la commune s'est vu confier, par convention, la gestion d'espaces naturels.

La commune a renouvelé les conventions de gestion du Mas Larrieu et du Moulin d'Ensourd (rochers du Racou) avec le conservatoire du littoral pour la période 2022-2028. La commune s'engage à protéger les sites et à limiter les aménagements et les activités qui peuvent y avoir lieu. Le poste de conservateur de la réserve du Mas Larrieu, agent de la commune, est cofinancé par l'État et le conservatoire ; la commune gère les crédits de fonctionnement alloués (au total environ 68 k€, dont 54 k€ de salaires).

A.P

Un plan de gestion a été adopté et détaille les actions de préservation à mettre en place au regard de la fréquentation de la réserve naturelle qui est estimée à 500 000 visiteurs par an. Il précise (p.70-71) que les activités pédagogiques auprès du grand public ne sont pas une priorité, afin de limiter le piétinement. La participation à la réflexion pour la mise en place d'un plan d'adaptation au changement climatique est en revanche soulignée.

De même, la convention avec l'Office français de la biodiversité, représenté par le parc marin du golfe du Lion, a été renouvelée pour la gestion du site Natura 2000 de l'embouchure du Tech et du Grau de la Massane pour la période 2022-2025. La commune percevra 115 658 € pour la gestion du site. Il est souligné que *« la commune mène une politique en faveur de la préservation de l'environnement, notamment dans le cadre du PLU, avec l'acquisition foncière d'espaces naturels sensibles »*. La commune a notamment pour objectif, dans la convention, de *« favoriser une bonne appropriation par la population et les usagers du site Natura 2000 des enjeux de protection des espèces et habitats d'intérêt communautaire »* et *« assurer une intégration et un partage des données pouvant être incluses dans des bases de données nationales »*.

Elle a communiqué une note concernant les différentes procédures d'acquisitions foncières au titre des espaces naturels sensibles, des zones d'aménagement, des zones agricoles (une convention avec la SAFER a été signée en 2022 pour permettre le maintien d'activités agricoles) et un tableau de suivi des acquisitions foncières. Les secteurs de préemption du département pour les espaces naturels sensibles sont bien classés en zones naturelles du PLU, la commune y a réalisé l'acquisition de 10 hectares pour environ 200 k€ sur les 18 hectares couverts par la ZPENS, décidée par le conseil départemental.

Elle a également indiqué que le département des Pyrénées-Orientales a l'intention de lancer, à l'échelle intercommunale de la CC AVCI, un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN), permettant d'exercer un droit de préemption sur les parcelles concernées.

2.3.4. Le respect des règles d'urbanisme et la lutte contre la cabanisation

Le service urbanisme compte sept agents dont trois instructeurs et un chargé des déclarations d'intention d'aliéner.

La commune a conservé les compétences liées au PLU et, par convention avec la CC ACVI, l'instruction des certificats d'urbanisme (1 100 certificats transmis en 2021) et des déclarations préalables (280 en 2021).

À partir de fichiers extraits des applications de gestion, la chambre a examiné les décisions et les motivations relatives à ces deux types de déclarations ainsi qu'aux permis de construire, notamment pour les parcelles cadastrales situées en zones à risque. Elle constate que les règles du zonage sont respectées. Lors du contrôle de la chambre, le responsable du service a confirmé la vigilance portée aux demandes dans ces zones. L'outil ne permet pas, en revanche, de produire de telles restitutions de pilotage de façon simple.

En outre, deux agents de la police municipale ont été spécialement formés aux règles d'urbanisme. Ils sont chargés de réaliser des patrouilles et de relever, le cas échéant, toute infraction (notamment, en été sur l'installation des terrasses ou des constructions éphémères…). Ils participent également à la lutte contre la cabanisation.

AP

Une trentaine d'infractions sont relevées chaque année, enregistrées dans un tableau. En signant une charte en 2015, la commune s'est engagée auprès des services de l'État (DDTM), à mener différentes actions de lutte contre la cabanisation. Une attention particulière est portée aux constructions en forêt ou dans les trois campings qui ont cédé des mobil-homes ou des chalets à des particuliers, qui font l'objet d'un suivi régulier.

2.3.5. Les contentieux

2.3.5.1. Recours contre le plan local d'urbanisme

Après différentes actions menées par des associations, dont la presse locale s'est faite l'écho, deux recours en annulation du PLU, approuvé en mars 2022, ont été déposés au printemps 2022 auprès du tribunal administratif de Montpellier. Le premier était mené par un particulier, dont la parcelle classée en zone agricole ne pouvait être construite. Le second a été déposé par un collectif d'associations environnementales et de défense des habitants d'Argelès-sur-Mer et du Racou. Il ciblait les principaux projets d'urbanisation (Neguebous, Port-Jardin), notamment pour leur réalisation dans des zones naturelles (bois de Sorède) ou humides à protéger.

2.3.5.2. Recours des habitants du Racou

Les habitants du Racou, regroupés au sein d'associations, souhaitent que la responsabilité des pouvoirs publics soit reconnue dans l'érosion de la plage du fait de la construction du port et des digues. Ils voudraient obtenir la mise en place de dispositifs de protection.

L'association pour la sauvegarde du Racou (ASR) avait pu lors d'un premier contentieux contre le préfet de département, dans les années 90, écarter la menace des premières étapes vers une expropriation.

L'association a également conduit une procédure contre la commune et l'État afin d'obtenir une protection contre les assauts de la mer. L'expert a reconnu que l'érosion a débuté après la construction du port. Mais le Conseil d'État a confirmé, en 2016, que *« l'État n'est pas tenu d'engager des travaux dans une zone à risques naturels où des individus ont décidé de se maintenir. L'État n'a pas l'obligation de protéger les propriétés privées en bord de mer »*.

La position de la commune est aujourd'hui de constater que la ligne du domaine public maritime a reculé jusqu'au niveau de la première rangée des maisons du Racou, au moins, et que les suites et le traitement de ces sujets relèvent donc de la compétence des services de l'État.

Dans la droite ligne de leurs précédentes actions, des habitants du Racou ont de nouveau déposé un recours, en novembre 2021, contre le confortement de la digue nord (*cf. infra*).

2.4. Les dépenses pour le littoral et les projets d'aménagement

La chambre ne détaille ici que les projets liés strictement à la protection du littoral.

La commune a toutefois conduit, durant la période sous contrôle, des aménagements importants (place Gambetta, stade Eric Cantona) et des travaux dans les quartiers Jean Moulin, Castell Maler, centre-bourg ainsi que des aménagements de giratoires routiers. Elle développe

A.P

aussi des projets prévus au SCoT et au PLU comportant des dimensions environnementales, dans les secteurs d'entrée de ville et de Neguebous (à proximité de l'espace naturel du bois de Sorède) et procède à la désimperméabilisation de la cour de l'école Curie-Pasteur. Le plan d'investissement sera analysé dans la partie sur la situation financière.

2.4.1. Les dépenses courantes pour le littoral

La commune procède à des dépenses d'entretien courant des plages (aménagement de la circulation et du stationnement, nettoyage des plages en saison, mise en place de sanitaires, installations des postes de surveillance[51], pose de blocs en béton au Racou ou de bourrelets de sable, l'hiver, pour freiner le déplacement du sable) et des cours d'eau côtiers, par l'intermédiaire du SMIGATA (nettoyage de la Massane et apport de 3 600 tonnes de sable sédimentaire au Racou en 2021).

Plusieurs autres actions ont été initiées sur la période récente :

- le conseil municipal, par délibération du 18 mai 2021, a décidé le principe de l'installation d'une borne d'alerte submersion-inondation pour la population, financée par la région dans le cadre du plan littoral 21 ;
- des dispositifs de sensibilisation du public sous la forme de panneaux ont été installés au Mas Larrieu, en lien avec la gestion du site en partenariat avec le conservatoire du littoral (pose de ganivelles pour orienter les déplacements et protéger les dunes) ;
- la commune a décidé de réaliser un atlas de la biodiversité, pour un coût total de 19 648 € (dont 5 000 € financés par l'Office français de la biodiversité). Réalisé entre 2021 et 2023, il formalisera un recensement de la faune observée sur la commune et sera le support d'actions pédagogiques à destination du grand public. Cette action est mise en avant pour la démarche de labellisation « Territoires engagés pour la nature » ;
- une étude de renaturation des plages de la Marenda et Nord-Racou est menée par la CC ACVI, dans le cadre de la compétence Gemapi, dont les premières observations de flore dans les dunes ont été réalisées en juin 2021 ;
- plusieurs équipements du port (sanitaires, pontons) ont été changés pour un montant total d'environ 380 k€ depuis 2016.
- Une étude pilotée par le Conservatoire du Littoral a par ailleurs été produite pour réaménager le site du Moulin d'Ensourd et canaliser encore plus le public pour une meilleure préservation des habitats.

Au titre de l'investissement, les actions suivantes sont recensées pour la période 2017-2021 :

- étude de faisabilité du port : 183 030 € ;
- plage du Racou : 45 264 € ;
- portiques et barrières parkings payants des plages : 102 117 € ;
- sanitaires de la plage : 60 082 € ;
- réserve naturelle du Mas Larrieu : 465 819 € ;

[51] Cette installation est valorisée à environ 6 300 € en 2021 dans les travaux en régie.

A.P

- port quartier : 44 460 €.

Cela représente au total sur la période 900 772 €, soit 3,2 % des investissements de la commune entre 2017 et 2021. Ce ratio doit être nuancé en soulignant en particulier que comparer une dépense d'investissement concentrée sur une pette période et la ramener par ratio sur une plus grande période est assez surprenant et ne permet pas de comprendre l'importance de l'effort fait ramenée à un seul exercice comptable. Ainsi, par exemple, si l'on ne retient que les investissements sur les portiques et les barrières parkings payants des plages et la réserve naturelle du Mas Larrieu, le ratio passerait de 3,2 % à près de 9 %, soit le triple de ce qui est ici indiqué.

2.4.2. Les aménagements du port : les enjeux environnementaux

Outre le projet du nouveau quartier Port-Jardin, trois aménagements importants ont été conduits séparément sur le port.

photo 4 : projets et limites administratives du port

Source : commune d'Argelès-sur-Mer

La partie est du port est incluse dans les zones protégées Natura 2000, zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique ou zones humides recensées (grau de la Massane, posidonies de la côte des Albères et Racou) et la partie ouest est concernée par le projet « PortJardin ». La commune a construit (2017-2020), sans enquête d'utilité publique, le nouveau stade de football Eric Cantona dans la zone de la Prade Basse, à l'arrière du port[52], pour un montant d'environ 2,5 M€. À l'occasion de ces travaux, une étude environnementale a été conduite par un cabinet spécialisé, qui a permis de cartographier des zones naturelles hébergeant faune et flore à protéger dans ce secteur. Cette zone est classée à urbaniser dans le PLU, en maintenant une zone naturelle de « travée verte ».

La zone étudiée a été étendue en 2021 pour le projet du port : des espèces protégées y ont été observées et des secteurs à enjeux environnementaux ont été établis.

[52] L'ancien stade au Marasquer a été transformé en parking paysager (1 M€ HT) et la place Gambetta requalifiée (1,3 M€ HT) (source : tableau des marchés).

A.P

photo 5 : enjeux environnementaux du projet du port

Source : étude environnementale du projet du port

En outre, concernant spécifiquement le port, une étude a été réalisée entre 2018 et 2020 pour le compte de l'État et de la région, sur la stratégie de développement des ports du littoral d'Occitanie. Elle a notamment synthétisé les données de projection des hausses du niveau marin[53], liées au changement climatique, pour les ports de la région. Ces modèles ont été confrontés aux hauteurs actuelles des installations portuaires pour mesurer leur degré de vulnérabilité à la submersion marine.

Suivant ces observations, le port d'Argelès-sur-Mer, dont la hauteur moyenne des quais est retenue à + 1,1 mètre, serait submergé à échéance 2030 par des phénomènes météorologiques dont la fréquence de retour est d'un à cinq ans, engendrant une surcote. Indépendamment de la stratégie de développement des activités portuaires, il semble nécessaire d'envisager une mise en sécurité des installations.

Dans le projet de requalification du port, les quais sont réhaussés par rapport à l'existant, et dans la dernière version du projet présentée en octobre 2022, l'avant-port est laissé sans stationnement de bateaux, à échéance de 10 ans, pour permettre l'expansion des coups de mer. La commune met également en avant le remplacement nécessaire des installations très dégradées (réseaux d'eau et revêtements des espaces publics) depuis la construction du port dans les années 80.

2.4.2.1. Le confortement de la digue nord du port

Deux digues à talus, édifiées en 1975, protègent le port des coups de mer. Une forte tempête en décembre 1997 a causé des dégâts importants à la digue nord, longue d'environ 300 mètres. Des réfections ont alors été entreprises avec la pose de blocs artificiels Accropodes mais durant ces travaux, une nouvelle tempête survenue en novembre 1999 a endommagé la digue et ses

[53] Sur la base du 5ème rapport du GIEC, et non du plus récent et plus alarmiste de 2022. Source : étude IDEA, *Stratégie de développement des ports du littoral d'Occitanie*. L'étude analyse également les nouvelles pratiques de la plaisance et propose des stratégies de développement des ports de plaisance.

A.P

nouvelles installations. Un contentieux a été diligenté par la commune pour connaître l'origine des désordres et établir si la solution de réfection avec les blocs convenait[54]. Du fait des délais des procédures et des expertises, aucune réparation n'a eu lieu depuis lors et les digues ont subi les assauts de la mer lors des nombreuses tempêtes des 20 dernières années.

Les travaux entrepris portent sur la réfection de la digue nord et le rechargement en sable de la plage du Racou, voisine, par les matériaux retirés lors des travaux.

Si l'emprise des travaux se situe dans la zone du port, propriété de la commune et de l'État pour la partie maritime, la compétence de « défense contre la mer » est détenue par la CC ACVI, avec laquelle la commune a donc conclu, en septembre 2020, une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage concernant le rechargement en sable de la plage du Racou.

Différentes autorisations administratives étaient requises pour lancer les travaux. Elles ont fait l'objet de demandes et de compléments (sur la conduite du chantier et la protection des espaces naturels) auprès des services compétents à partir de la fin de l'année 2018 et ont été suivis de différentes réponses jusqu'en 2021. Sont notamment relevées :

- l'arrêté du préfet de région du 5 mars 2019 de dispense d'étude d'impact ;
- le rapport et la conclusion de la commissaire-enquêteur dans le cadre de l'arrêté préfectoral n° DREAL/DMMC/2022-007-001 du 7 janvier 2022 prescrivant une enquête publique (qui s'est déroulée du 1er février 2022 au 4 mars 2022). Les conclusions de la commissaire-enquêteur sont favorables, compte tenu notamment des avis favorables des autorités techniques compétentes. Elle note cependant les avis défavorables du public exprimés lors de la concertation (beaucoup d'habitants et d'associations du Racou) et le choix mal compris de lancer les travaux de la digue au même moment que la consultation pour la requalification du port, alors que des études scientifiques et une expertise juridique sur les conséquences environnementales de ces travaux sur le littoral sont attendues ;
- la délibération du 10 mars 2022 portant avis favorable à une demande environnementale relative aux travaux ;
- la déclaration de projet par délibération de la commune du 21 avril 2022.

Les procédures suivantes ont été lancées (outre l'étude géotechnique, l'étude des sédiments et l'étude environnementale, nécessaires à la constitution du dossier en 2018) :

- maîtrise d'œuvre pour le confortement de la digue, appel d'offres ouvert attribué à SAFEGE en 2020 pour 127 100 € HT ;
- coordination SPS à Dekra, pour 8 976 € TTC ;
- marché de travaux pour le confortement de la digue, appel d'offres ouvert, attribué en 2022 à Razel-Bec pour 7 925 778 € HT.

Le plan de financement prévisionnel du projet, présenté en euros hors taxes, a été validé par délibération du conseil municipal du 17 février 2022. Les subventions ont été demandées mais ne sont pas acquises.

[54] En première instance par jugement du 27 juin 2008, le tribunal administratif de Montpellier a fait droit aux demandes de la commune et a réparti les responsabilités.

A.P

tableau 5 : plan de financement des travaux de la digue

	Participation	Taux
État - Europe - Région	2 377 733 €	30%
Département	792 577 ,80 €	10%
Intercommunalité	1 585 155, 60 €	20%
Commune	3 170 311,2 €	40%
Coût total du projet	7 925 778,00 €	100%

Source : procès-verbal du conseil municipal du 17 février 2022

L'arrêté préfectoral du 7 juillet 2022 portant autorisation environnementale et déclaration d'intérêt général pour la réalisation des travaux a fait l'objet d'un recours déposé par l'Association de Sauvegarde du Racou le 15 septembre 2022, après le rejet le 13 septembre 2022 par le tribunal administratif d'un référé-suspension demandé par l'association.

Les travaux, pour la réfection de la digue à l'identique, ont débuté en septembre 2022 et dureront jusqu'en juillet 2023.

Après l'attribution des marchés, la commune a reçu, en août 2022, le rapport sur le projet de requalification du port établi par un cabinet. Il insiste sur le fait que les digues seront insuffisantes pour protéger le port des tempêtes et événements liés au changement climatique.

2.4.2.2. La Maison de la mer

Situé sur le port, le bâtiment d'environ 1 100 m² – à forte exigence environnementale – est destiné à accueillir le siège du parc marin du golfe du Lion, la capitainerie du port, des salles de réception et de travail et des espaces de services nautiques. Le parking et les abords du bâtiment sur 1 700 m² doivent également être revus.

Ce projet s'intègre dans la requalification du port puisque situé en partie sur une zone technique actuelle (vestiaires, parking) mais a été traité distinctement du projet d'ensemble, même si certaines contraintes lui sont imposées (prévoir une esplanade avec vue sur mer, préserver la liaison entre la route et les quais).

Le coût global du projet est estimé à environ 6,6 M€ HT (5,5 M€ HT pour la construction), dont 4,7 M€ HT à la charge de la commune. Une partie du financement est assise sur les loyers facturés à l'Office français pour la biodiversité au titre du siège du parc marin du golfe du Lion (environ 155 k€/an sur huit ans). Une subvention de 450 000 € a également été demandée à l'État (OFB), des demandes seront adressées aux autres partenaires quand le projet sera totalement arrêté.

Le programme (version 2 d'avril 2022) précise que le site est classé dans le PPRI en zone inondable d'aléa faible (hauteur d'eau inférieure à 50 cm). Il est mentionné que le projet est *« impacté par différents documents réglementaires et d'orientation : loi Littoral, PPRI et PGRI, SCoT littoral sud, PLU (approuvé en mars 2022) »*.

Dans les cartes d'aléas portées à connaissance par le préfet en 2019, le niveau du secteur est réhaussé en aléa modéré.

A.P

En termes de procédures, la commune a commandé, par un marché à procédure adaptée, en novembre 2021 au cabinet Cabestan (pour 37 862,50 € HT) la mission d'accompagnement depuis les études de programmation jusqu'à la notification du marché de maîtrise d'œuvre par concours.

Elle a lancé en mars 2022 le concours d'architectes pour la construction de la maison de la mer. Le délai de réponse était fixé au 3 mai 2022. Le jury de concours a retenu le 30 mai 2022 trois candidatures admises à présenter une offre. Le choix de la commune s'est porté en septembre 2022 sur la proposition du cabinet A+ Architecture :

dessin 1 : projeté de la Maison de la Mer par A+ Architecture

Source : commune

Il est prévu que le projet et ses études complémentaires se terminent en mars 2023. Les travaux auraient lieu à partir de juin 2023 et dureraient une année. Les travaux débuteront en octobre 2023, comme cela a déjà été indiqué dans les informations et documents transmis.

2.4.3. La requalification du port

2.4.3.1. L'étude de faisabilité et le projet initial de réaménagement du port

La genèse du projet de réaménagement du port date de 2012-2014.

Dans le document de « justification des choix retenus » du SCoT validé en 2020, il est relevé que le choix des membres du syndicat mixte s'est porté vers de nouvelles solutions d'aménagement plutôt que vers une extension de la surface et du nombre d'anneaux des ports. Ainsi pour Argelès-sur-Mer, il est prévu un site de stationnement saisonnier pour embarcations légères à proximité immédiate de l'eau et *« la possibilité d'optimiser le plan d'eau portuaire par la mise en place de procédés innovants »*, à savoir un parc de stationnement de bateaux dans le cadre du projet « Port-Jardin », décrit au CI-SMVM :

« Le CI-SMVM affirme l'objectif de créer un parc de stationnement de bateaux à Argelès-sur-Mer afin d'éviter l'extension du bassin portuaire existant. »

« Ce parc de stationnement doit participer à l'image portuaire de la commune et de l'ensemble du littoral de l'embouchure du Tech à la frontière espagnole : l'intégration paysagère et esthétique de cet équipement terrestre est à rechercher. Il est projeté au sud de la zone technique du port, sur une surface avoisinant les 4,7 ha. Cette localisation prend en compte l'accessibilité à l'eau, les infrastructures (il doit être accessible aux véhicules des usagers), et le respect de la

A.P

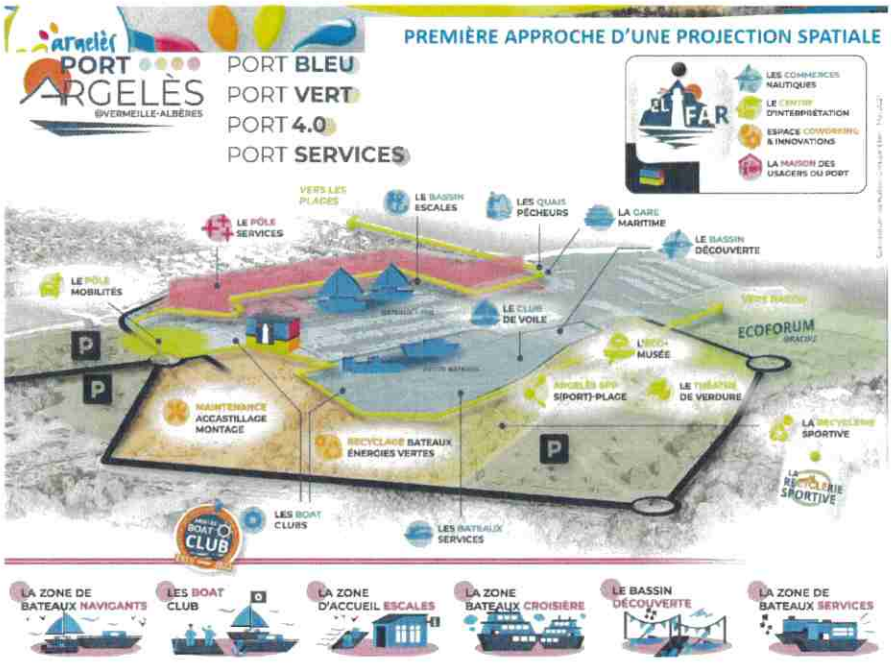
protection des espaces sensibles et remarquables. Par ailleurs, la configuration de parc de stationnement privilégie une occupation sans étagement de façon à éviter un impact trop fort sur le paysage. Le CI-SMVM prévoit également un site de stationnement saisonnier pour les embarcations légères. »

Il est également observé dans le document de justification des choix : *« Un accent est porté sur le cas particulier du Racou, site identifié comme problématique par le projet de document de stratégie régionale de gestion intégrée du trait de côte. Néanmoins, les études et investigations ne sont pas encore suffisantes pour relayer dans le SCoT les modalités d'une éventuelle recomposition spatiale, ceci dans un contexte de transfert de compétence Gemapi, pas encore stabilisé. Enfin, il est rappelé que les élus ont abandonné les projets d'extension portuaire qui étaient défendus dans le SCoT de 2014. Se faisant, ils évitent des conséquences prévisibles en matière d'aggravation des risques ».*

Le projet initial de la commune, qui a fait l'objet d'une déclaration d'intention par délibération du 18 mai 2021, est sensiblement différent : il s'agissait de créer un nouveau bassin de 20 000 m² et de réorganiser les emplacements pour créer 250 anneaux supplémentaires, le réaménagement permettant d'accueillir des bateaux plus grands (de longueur supérieure à 11 mètres). Les travaux permettront également de rehausser les quais existants pour prendre en compte le changement climatique et l'élévation de la mer, de revoir les circulations et de réparer les réseaux et les revêtements des sols très dégradés.

Ce projet s'intègre dans une stratégie de développement du quartier vers l'économie bleue en favorisant l'implantation de services nautiques, voire d'un pôle nautique d'excellence et le développement d'activités culturelles et tournées vers la nature (éco-musée), dont une première approche visuelle élaborée par le programmiste est la suivante :

dessin 2 : première approche du projet du port



Source : étude Élan juillet 2021

A.P

En 2021, la commune a retenu par marché à procédure adaptée le cabinet Élan pour une étude de faisabilité et programmation pour la requalification du quartier et du port (pour 86 300 € HT marché initial et avenant, pour la tranche ferme), complété en novembre 2021, après un MAPA par une proposition pour l'élaboration, le suivi de la concertation et la déclaration de projet réglementaire (pour 59 850 € HT).

Le rapport présentant les différentes perspectives, contraintes, et trois scénarios d'aménagement du port a été finalisé en juillet 2021. Dans tous les cas, une extension de 20 000 m² du bassin sur les zones techniques actuelles et une reconfiguration étaient prévues. Le développement économique du port permettrait de générer des recettes supplémentaires de 1 à 1,5 M€ par an (les recettes sont de 2,5 M€ par an actuellement).

Par délibération du 30 septembre 2021, le conseil municipal a approuvé l'ouverture de la concertation pour la requalification du port et la mise en compatibilité du SCoT littoral sud et du PLU de la commune[55].

La concertation s'est déroulée pendant trois mois à partir du 15 octobre 2021. Elle a donné lieu à plusieurs réunions publiques et à une présentation du projet dans le magazine d'information locale. Le bilan de la concertation a été approuvé par délibération du conseil municipal du 17 février 2022. Le dossier complet ne figure pas sur le site internet de la commune.

La commune a également retenu des prestataires pour des études complémentaires :

- CRB Environnement pour une étude naturaliste pour 20 600 € HT ;
- SOFID pour une étude préliminaire sur l'agitation et le comportement hydromorphologique du bassin nautique, en MAPA, pour 99 450 € HT. Le rendu de cette étude était prévu en novembre 2022 ;
- le groupement TAEH - la Pyrénéenne-Roussillon Topo pour un diagnostic des réseaux du port, en MAPA, pour 118 653,40 € HT. Cette mission s'est achevée en fin d'année 2022 ;
- une mission de mise en conformité réglementaire (SCoT et PLU) a été commandée pour 47 340 € TTC à CITADIA Conseil. Il est prévu de rencontrer les différents services instructeurs de l'État pour lever les obstacles réglementaires.

2.4.3.2. L'évolution du projet au regard de sa soutenabilité financière

La commune indique qu'elle a voulu conforter les éléments de rentabilité financière présentés dans le premier projet, qui avaient fait l'objet de questionnements par les partenaires financiers, notamment lors du COPIL Littoral 21 de janvier 2022.

Une mission « d'accompagnement économique » complémentaire a donc été commandée à un autre cabinet de conseil pour 25 300 € HT, sans mise en concurrence, contrairement aux procédures internes.

Un premier rapport remis en août 2022 émet de forts doutes sur la rentabilité financière du projet jugée trop optimiste ; les aspects techniques et environnementaux sont aussi discutés. Il est

[55] Un particulier a déposé un référé-expertise à la suite du lancement du projet de requalification du port afin de *« déterminer les causes et origines des désordres qui affectent la plage du Racou et les habitations des requérants, en particulier au regard de la proximité du port, des phénomènes d'érosion, de submersion marine et de rupture d'apport sédimentaire, décrire et chiffrer les mesures techniques de protection »*. Un expert a été désigné par le tribunal, dont le rapport a été rendu le 24 janvier 2023.

observé qu'à échéance de 10 ans, les digues du port seront insuffisamment hautes face aux phénomènes liés au changement climatique pour assurer un abri pour les bateaux dans l'avantport. Il faudrait reculer le port et utiliser pour cela l'extension du bassin projetée, sans créer de nouveaux anneaux.

L'opération serait menée en deux phases : la création d'abord, à échéance de cinq ans, du nouveau bassin et la mise en place d'un nouveau modèle de gestion du port générant de l'autofinancement, puis, à échéance de 10 ans, la rénovation et le réaménagement du port actuel. La contrainte et le poids financiers sont donc desserrés par rapport au premier projet.

Ces nouvelles hypothèses ont conduit à une réorientation totale du projet, qui devait être présentée aux partenaires financiers, à partir de début octobre 2022, sous l'angle de l'adaptation nécessaire au changement climatique.

Le maire a présenté les conclusions du deuxième rapport lors de la réunion du conseil municipal du 10 octobre 2022.

Les différents scénarios liés à cette nouvelle étude ont fait l'objet d'une présentation lors d'une réunion le 30 janvier 2023.

Les travaux de ce nouveau projet seraient articulés en deux phases successives : lors de la première phase interviendrait la requalification du bassin existant afin d'optimiser son occupation et les ressources du port (estimée à 12 M€ HT). Est également prévue au titre de la première phase, la création d'une extension de la zone portuaire en creusant un nouveau bassin (165 places pour des bateaux de 10 à 15 mètres dans un bassin de 30 000 m²) et en créant une zone technique avec un parc de 100 places en arrière du littoral (pour un montant de 8 à 12 M€ HT[56]).

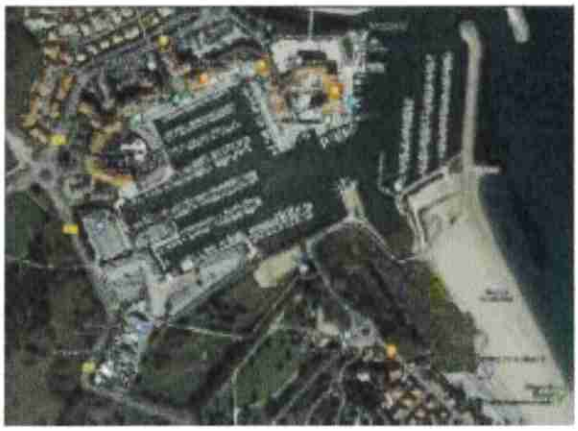
Puis dans une deuxième phase, à échéance de 10 ou 15 ans, aurait lieu la suppression des pontons de l'avant-port sans travaux sur les ouvrages de protection.

[56] La différence de 4 M€ HT tient à la possibilité ou non de valoriser les déblais issus du creusement du nouveau bassin.

A.P

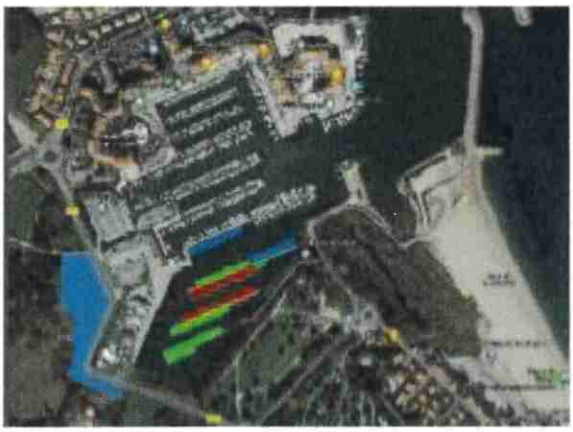
figure 1 : évolution du port entre 2022 et 2032

Figure 4 : Plan de Port Argelès en 2022



Port de **892 places permanentes** à flot, plus **139 places saisonnières** (Massane et avant-port)

Figure 5 : Plan de Port Argelès en 2032



Port de 565 places, plus 161 places (unités de 10 à 15 m) dans le nouveau bassin, soit **726 places permanentes, plus 80 places saisonnières** dans la Massane et un nouvelle zone technique avec parc à bateau de 100 places

Cette nouvelle configuration représente une baisse de 40 % des places permanentes et de 40 % des places saisonnières.

Source : commune – étude du consultant (janvier 2023)

Plusieurs scénarios économiques ont été proposés (port requalifié à capacité constante, nouveau bassin avec des places annuelles, nouveau bassin avec des garanties d'usage) et un point des prochaines étapes administratives et techniques a été réalisé afin de mesurer la soutenabilité du projet pour la régie du port. La commune a confié en février 2023 une nouvelle mission au cabinet pour la finalisation des estimations financières et l'accompagnement dans les dossiers administratifs, d'urbanisme et de gouvernance du port (pour un montant de 39 300€ HT). Le cabinet devrait également assister la commune dans son dossier de candidature à l'appel à projets national « ports d'avenir » en 2023.

Les aménagements de voirie et services programmés dans le projet (réaménagement du stationnement, des cheminements, écomusée…) sont intégrés dans le programme des travaux de la commune. Ils sont estimés dans la fiche projet produite en réponse à 12 M€ HT sur le budget principal. À la date de mars 2023, la commune a payé des études (de programmation, de l'état de la faune et de la flore, juridiques, topographique, de diagnostic réseaux, d'urbanisme, économiques) pour un montant de plus de 600 k€. Elle a obtenu une subvention de 128 000 € de l'État au titre du plan littoral dans le cadre du plan de relance.

Le plan de financement global de ce nouveau projet, porté par le budget annexe du port, pour un montant maximal estimé à 32 M€ HT (soit 38,4 M€ TTC) n'a pas encore été définitivement arrêté. Les hypothèses supposent, sur 10 ans, un autofinancement annuel de 250 à 500 k€ par an,

A.P

un taux de subvention de 30 % et un emprunt de 5 M€ sur 20 ans pour les scénarios de simple requalification du bassin existant ou de plus de 6 M€ sur 40 ans avec le nouveau bassin.

La chambre souligne l'importance de poursuivre les études pour arrêter le projet définitif, en évaluer précisément la charge financière dans le temps, lever les incertitudes juridiques relatives aux documents d'urbanisme et s'assurer de la capacité de la régie du port à porter ce projet de long terme.

2.4.4. Le projet d'aménagement « Port-Jardin »

Le projet d'urbanisation, visé dans le SCoT et le PLU, prévoit la construction d'un nouveau quartier, à l'ouest du port vers le quartier Charlemagne et le village. Quelques 200 logements seraient construits sur 15 000 m², dont des immeubles collectifs jusqu'à 12 mètres de hauteur. Une travée verte serait préservée (zone humide) et la vue au travers du port vers la mer et la montagne maintenue.

La présentation synthétique du projet d'écoquartier Port Jardin est inscrite dans la demande de révision du PLU, transmise au préfet de département en août 2018 (*cf. supra*).

Dans sa réponse d'octobre 2018, le préfet (DDTM) indique que le projet est situé en zone humide et en zone inondable et invite la commune à consulter le SMIGATA. Dans ses courriers d'octobre 2018 et janvier 2019, le syndicat confirme la nécessité de protection de ces zones et préconise des modifications. Après prise en compte de certains avis, le PLU a été définitivement adopté par délibération du 10 mars 2022.

La zone d'aménagement est classée dans les cartes d'aléas de 2019 en partie aléa modéré (hauteur d'eau inférieur à 0,5 m) et pour sa partie proche du quartier Charlemagne en aléa fort (0,5 à 1 m de hauteur d'eau), non constructible suivant le PGRI. La commune indique, dans sa réponse, que la zone concernée par le projet a évolué, dans les documents d'urbanisme, entre 2017 et 2020 pour prendre en compte une partie des zones humides.

Une étude de 2019 évaluait le budget du projet à 5,4 M€ HT, coût du foncier et différentes charges incluses, qui seraient compensés par des recettes versées par les promoteurs à l'aménageur.

L'ouverture de la concertation pour le projet Port-Jardin a été approuvée par délibération du conseil municipal du 25 mars 2021. Dans sa réponse, l'ordonnateur a indiqué qu'une réunion publique aurait lieu en 2023 pour présenter les enjeux du projet, pour lequel la procédure de création de la « zone d'aménagement concertée » a été lancée.

*_CONCLUSION SUR LES RISQUES NATURELS ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX_*

La commune est soumise à d'importants risques naturels et elle est confrontée à de forts enjeux environnementaux : urbanisation et artificialisation des sols, forte fréquentation touristique des milieux naturels, aménagement des cours d'eau et intensification des pratiques agricoles.

À la frontière entre la côte rocheuse et la côte sableuse, traversée par des fleuves côtiers, Argelès-sur-Mer est confrontée à des phénomènes d'érosion et à des risques d'inondation et de submersion, notamment à l'embouchure du Tech, au nord, et sur la plage du Racou, au sud.

Les phénomènes littoraux font l'objet d'études scientifiques détaillées menées par l'ObsCat depuis plusieurs années et de projections de l'évolution du trait de côte à échéance de 2050.

A.P

Les directives européennes et nationales concernant, d'une part, la prévention des risques et, d'autre part, la protection de l'environnement et la valorisation de l'économie bleue, sont déclinées au niveau régional. La région a notamment arrêté son schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET Occitanie 2040) en juin 2022. Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2022-2027 a été arrêté en mars 2022 par les services de l'État. Ces deux documents stratégiques, qui prennent en compte les dernières études et prévisions en matière de changement climatique, d'élévation du niveau de la mer, ont réhaussé les classements des zones à risques. Ils ont arrêté des préconisations et des restrictions au développement urbain. Pour autant, la déclinaison du PGRI dans les territoires à risques d'inondation, comme Argelès-sur-Mer, n'a pas encore été actualisée, le précédent TRI du Tech datant de 2017.

Pour leur part, les documents d'urbanisme locaux, le SCoT à l'échelle intercommunale et le PLU à l'échelle de la commune, sont antérieurs aux plans précédemment cités. Ils sont donc en partie fondés sur une mesure de risques plus ancienne et moins contraignante. Ces documents d'urbanisme locaux devront donc être mis à jour et rendus compatibles avec les orientations du SRADDET et du PGRI. L'enjeu est d'importance, compte tenu de l'ambition de la commune de mener des projets pour la requalification du port et la création de nouveaux quartiers d'habitations (Neguebous et Port-Jardin).

Ainsi, si la commune a dressé des cartes et mis en place des dispositifs d'alerte et des plans de sauvegarde, elle devra veiller au dimensionnement de son PLU au regard des populations, des activités économiques et des biens situés dans les zones à risques.

La commune a lancé des travaux importants dans le port et dans son quartier. Le confortement de la digue nord (10 M€ TTC) a démarré en septembre 2022 et devrait être achevé à l'été 2023. Par ailleurs, les études pour la construction de la Maison de la mer (8 M€ TTC), qui accueillera notamment la capitainerie du port, le siège du parc marin du golfe du Lion et des services nautiques, sont en cours. La commune prévoit d'achever les travaux en 2024.

Pour sa part, le projet de requalification et d'extension du port, lancé en 2021, a connu des évolutions importantes. Le nouveau scénario d'aménagement du port, présenté à l'automne 2022, prend en compte les conséquences du changement climatique. Il propose l'abandon, à échéance de dix ans, de l'avant-port actuel pour l'expansion des coups de mer et le repli des activités et des installations dans un nouveau bassin construit en arrière du port actuel. Il reste cependant encore pour la commune à finaliser et chiffrer précisément ce projet, estimé en janvier 2023 à 32 M€ HT (38,4 M€ TTC) au maximum. Les incertitudes juridiques liées aux documents d'urbanisme doivent être levées, le mode de gouvernance de l'exploitation du futur projet et la soutenabilité financière à long terme pour le port doivent être précisés.

Enfin, le projet d'urbanisation du quartier Port-Jardin est prévu au SCoT et au PLU pour la construction de 200 logements à l'ouest du port. Les études environnementales réalisées par la commune ont montré que le projet se développerait en partie dans une zone humide protégée. La zone est également partiellement classée en aléa d'inondation.

La commune a indiqué en réponse que la zone concernée par le projet a évolué, dans les documents d'urbanisme, entre 2017 et 2020 pour prendre en compte une partie des zones humides. Elle a aussi précisé que la procédure de concertation pour la zone d'aménagement concertée, qui permettra d'envisager les enjeux environnementaux du projet, démarrera en 2023.

A.P

Concernant la prise en compte des risques naturels et des zones humides par le PLU

Dans le cadre de la révision de son document communal de planification, la commune s'est tenue à réinterroger le PLU alors en vigueur au regard du contexte législatif et du cadre établi par les documents de rang supérieur qui s'imposent au PLU. Les choix de classement du zonage du PLU sont explicités dans le rapport de présentation. Les choix d'urbanisation réalisés s'attachent également à respecter le Code de l'urbanisme en réduisant la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, induisant donc de classer en zones A ou N des secteurs potentiellement constructibles au document en vigueur. Concernant les zones classées en AU, il est rappelé que leur identification dans le PLU s'est attachée à considérer les enjeux du risque inondation, explicités dans l'évaluation environnementale du PLU.

Par ailleurs, , afin de limiter le risque d'aggravation du risque inondation, le règlement précise que pour toute nouvelle opération de plus de 1000 m² de surface de plancher, une étude hydraulique est obligatoire. Cette obligation étant cohérente avec les enjeux du territoire en matière de gestion des eaux pluviales.

Lorsque l'intérêt écologique de certaines zones de développement est avéré (zones à enjeux sur le plan écologique), ces zones ont fait l'objet de l'application de la séquence "Evitement Réduction Compensation".

Les zones humides ont été identifiées par des études faune flore réalisées sur 4 saisons dans les secteurs prioritaires d'urbanisation et ont toutes fait l'objet de mesures issues de la séquence ERC.

Concernant l'OAP Port Quartier Port jardin, elles ont été validées par la CLE (commission locale de l'eau) le 15 janvier 2020) et traduites dans le PLU. Le rapport de présentation du PLU approuvé le 10 mars 2022 (Evaluation Environnementale p15) précise que "*la ville d'Argelès-sur-Mer a conduit une réflexion sur la gestion de sites naturels sensibles sur son territoire. Un protocole de gestion de la zone humide de "Prade basse" dont les terrains appartiennent à la commune a été établi. Les gazons amphibies seront préservés de toute action humaine durant une grande partie de l'année. Sur ces milieux, il peut être envisagé un pâturage diffus (charge pastorale à définir) en période automnale, notamment pour éviter l'embroussaillement par des ligneux et des espèces invasives (en particulier l'aster écailleux). De plus pour atteindre l'objectif de conservation, une clôture (fixe ou mobile) autour de la zone concernée par l'habitat naturel sera installée. Une sensibilisation des riverains alentours sera également nécessaire pour éviter entre autres les dépôts de déchets verts et le développement d'espèces horticoles et/ou fruitières. Sur ces milieux, aucune circulation durable du public n'est à envisager (chemin piétonnier, etc...).*

L'évolution entre le PLU de 2017 et celui de 2022 démontre bien la prise en compte des enjeux liés à la zone humide et au risque inondation dans la mesure où les parties impactées ont été déclassées de zone AU en zone Nrl (espaces remarquables). L'OAP (cf ci-dessous) a ainsi sanctuarisé les zones d'aléa modéré à enjeux écologiques (en vert) qui ne seront jamais rendues constructibles.

A.P

La partie non exposée au risque inondation du PPRI de la zone à urbaniser de l'OAP "Port Quartier" a été reclassée en zone 2AU bloquée. Afin de montrer la cohérence du projet dans son ensemble par rapport aux enjeux environnementaux qui seront étudiés dans le cadre d'une procédure de ZAC initiée par la commune. Une concertation publique est prévue dans le cadre de cette procédure de création de ZAC qui a été lancée en 2021. Une réunion publique est programmée cette année pour présenter les enjeux du projet à la population.

3. LA SITUATION FINANCIÈRE

3.1. L'organisation financière, le contrôle interne, la fiabilité des comptes

La chambre a effectué un contrôle approfondi de l'organisation de la chaîne comptable, de la fiabilité des comptes et de la situation financière de la commune afin de conforter son appréciation sur la capacité de la commune à mener les projets structurants qu'elle a lancés.

Les observations complètes figurent en annexe 3.

Les observations ayant trait directement à la gestion des risques littoraux sont reprises dans le présent chapitre.

En préalable de l'analyse de la situation financière, la chambre relève les points suivants :

L'organisation de la fonction financière et le contrôle interne

Si la direction des finances de la commune a été structurée en 2019, elle ne dispose pas d'outil de prévision interfacé avec le logiciel comptable, dont l'utilisation des restitutions et des extractions reste très limitée. Ce point est depuis début 2023 externalisé et traité en lien avec le cabinet Ressources consultant qui assiste la commune sur l'établissement de sa prospective financière globale.

A.P

La dématérialisation de la chaîne comptable n'est pas complète : la commune ne dispose ni d'un espace partagé de stockage et de gestion électronique de documents, ni d'un parapheur électronique.

Les délégations de signature aux agents de la commune ne sont pas homogènes et articulées dans un système simple ; elles ne sont pas traduites dans les habilitations des utilisateurs du logiciel financier. En réponse, la commune a indiqué qu'elle a commencé à revoir les procédures et les habilitations en ce sens. Ces délégations de signature ont été revues pour l'ensemble des agents.

La commune exploite certaines activités via 15 régies, dont elle doit accroître le contrôle et la supervision, conformément aux dispositions de l'article R. 1617-17 du CGCT. Dans sa réponse, l'ordonnateur a indiqué qu'un renforcement de la formation et du contrôle a été mis en place à compter de 2023.

Un travail de structuration est en cours (nomenclature, recueil de procédures, PPI) pour recentrer le contrôle des achats et de la chaîne comptable.

En synthèse, la chambre relève que la commune a mis en place plusieurs procédures depuis 2023 pour renforcer son suivi financier. Elle doit poursuivre la finalisation de son organisation financière afin d'améliorer le contrôle de ses activités et de se doter des outils nécessaires au pilotage de ses projets.

La fiabilité des comptes

La chambre a constaté que la tenue de son inventaire par la commune était lacunaire. En réponse, l'ordonnateur a indiqué qu'il avait intégré l'actif dans son outil de gestion du patrimoine. Pour autant, la chambre invite l'ordonnateur à poursuivre cette mise en cohérence, compte tenu des anomalies relevées dans les écritures comptables de l'actif. Elle recommande à la commune de :

3. Mettre à jour l'inventaire, conformément aux règles comptables. *Mise en œuvre partielle.*

La chambre observe que la commune a tardé, particulièrement depuis 2019, à transférer les écritures comptables des immobilisations en cours sur les comptes définitifs, générant une sous-estimation des dotations aux amortissements. Cela a contribué à affecter la sincérité du résultat de la section de fonctionnement, qui a été en conséquence surestimé. À la suite de la recommandation de la chambre, l'ordonnateur a procédé à l'intégration d'écritures d'actif au 1er janvier 2023 pour un montant de plus de 21 M€. L'ajustement des dotations aux amortissements pour près de 1 M€ débutera à compter de cet exercice et se répercutera sur le résultat de fonctionnement. Si le problème est aujourd'hui traité, il convient de nuancer le propos tenu par la chambre car il est important d'avoir à l'esprit que chaque année, les comptes administratifs de la commune sont analysés par la Trésorerie et la DDFIP et que, chaque année, les comptes de gestion valide la sincérité des comptes et leur correspondance avec celle du Trésor Public.

En outre, rappelons que l'amortissement est une technique comptable qui permet, chaque année, de constater le montant de la dépréciation d'un bien et de dégager des ressources destinées à le renouveler. Il est la constatation de l'amoindrissement de la valeur d'un élément d'actif qui résulte de l'usage, du temps, du changement de technique ou de toute autre cause.

A.P

L'amortissement permet, chaque année, de constater forfaitairement la dépréciation des biens et de dégager des ressources destinées à les renouveler. Il est calculé pour chaque catégorie d'immobilisations, au prorata du temps prévisible d'utilisation. Un tableau d'amortissement est établi, il sert à déterminer le montant des dotations à inscrire chaque année au budget. L'amortissement concerne les immobilisations corporelles et incorporelles inscrites au bilan

Or, quand on analyse finement les comptes de la collectivité, on constatera – notamment sur la base des données financières figurant au compte administratif 2022 fourni à la Chambre – que la commune poursuivait son désendettement, enregistré un cumul d'excédent reporté à plus de 6.5 millions d'euros et affiché un excédent de plus de 3 millions en section d'investissement. Enfin, le compte administratif 2022 a été déclaré conforme au compte de gestion de la DDFIP, gage de sincérité et de conformité budgétaire.

Recommandation

4. Respecter les règles de l'amortissement comptable afin de garantir la sincérité des résultats de la section de fonctionnement. *Mise en œuvre complète.*

Enfin, au 31 décembre2022, la commune a repris les provisions anciennes inscrites dans ses comptes. Elle n'a pas passé de nouvelle provision ajustée aux montant estimatif de ses charges ou des risques (contentieux en cours).

3.2. Situation financière consolidée

L'analyse financière a porté sur le budget consolidé de la commune (budget principal, qui représente 81,3 % des recettes de fonctionnement et budgets annexes, surtout du port et du camping) sur cinq années, de 2017 à 2021.

3.2.1. La capacité d'autofinancement

La commune bénéficie de recettes dynamiques (fiscalité pour le budget principal et tarifs en hausse pour les services du port et du camping).

Les recettes fiscales représentent 53 % des recettes consolidées en 2021, parmi lesquelles le produit net des impôts locaux a augmenté de 14 % sur la période, sous l'effet combiné de la hausse nationale des bases et de la hausse locale des taux. Pour l'avenir, la commune dispose encore d'un levier fiscal sur la taxe foncière. En tant que commune touristique littorale, elle conservera un levier fiscal au travers de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires.

encadré 4 : les recettes des places du port

Actuellement, la tarification des emplacements retenue par la commune est liée à la seule longueur des bateaux[57]. Les éléments détaillés de répartition des emplacements à l'année par catégorie et taille de bateaux sont relativement stables : les trois quarts des bateaux sont à moteur (la moitié des

[57] La longueur « hors tout » différente de celle de l'acte de francisation est retenue, la tarification évolue par tranche de 50 centimètres à partir de cinq mètres.

A.P

emplacements annuels est occupée par des bateaux à moteur de moins de 7,50 mètres de longueur) et les deux tiers des voiliers ont une taille de 7,50 mètres à 13 mètres[58].

Évolution de l'occupation des places de port à l'année

taille des bateaux		moins de 7,50 m			7,51 m à 13 m			plus de 13 m			total		
capacités du port		500			312			80			892		
occupation		Moteur	Voilier	total	Moteur	Voilier	total	Moteur	Voilier	total	Moteur	Voilier	total
contrats	2019	373	39	412	141	147	288	32	27	59	546	213	759
annuels	2020	367	38	405	143	136	279	34	28	62	544	202	746
	2021	358	36	394	150	136	286	29	32	61	537	204	741
	2022	366	35	401	152	133	285	29	31	60	547	199	746

Source : commune - port

La liste d'attente transmise comprend 465 demandes pour 2022 (214 pour des bateaux à moteur et 251 pour des voiliers), soit plus de la moitié des anneaux du port. Les demandes doivent être renouvelées chaque année. D'après les éléments de l'étude de faisabilité de la requalification du port (étude Élan), sur la base d'une liste d'attente de 368 demandes en 2020, 40 % concernaient des bateaux de plus de 10 mètres. Le délai de rotation sur ce segment est estimé à 10 ans.

Les recettes du port se répartissent ainsi, de 2017 à 2022 :

Répartition des recettes du port

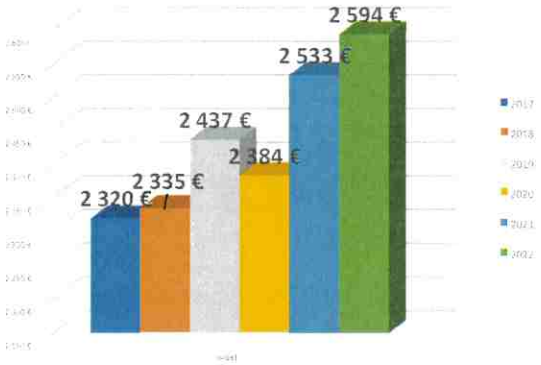
Source : commune, recettes du port

[58] La largeur des bateaux doit aussi être considérée dans l'attribution des places : le port compte actuellement trois catamarans à voile de plus de 13 mètres de long.

A.P

L'évolution des recettes totales par place est la suivante, de 2 320 € en 2017 à 2 594 € en 2022 :

Évolution des recettes par place de 2017 à 2022



Source : commune _ port

Dans les comparaisons de tarifs pour une place à l'année (source : Union des associations de navigateurs en Méditerranée), le port d'Argelès-sur-Mer se classe parmi les plus chers d'Occitanie (avec un tarif annuel de 1 247 € ou 1 381 € suivant l'emplacement pour un bateau de cinq mètres de long à 6 593 € pour un bateau de 18 mètres amarré à un ponton à flot).

Prix annuel moyen des places à quai des ports français

Ports maritimes

	Prix moyen	Prix médian	Prix médian au mètre
Pour un navire de 6 mètres	1 101 €	1 012 €	169 €
Pour un navire de 8 mètres	1 659 €	1 575 €	197 €
Pour un navire de 10 mètres	2 424 €	2 162 €	216 €
Pour un navire de 12 mètres	3 311 €	2 866 €	239 €
Pour un navire de 14 mètres	4 342 €	3 700 €	264 €
Pour un navire de 24 mètres	10 633 €	6 777 €	282 €

Source : enquête 2018 de l'Observatoire national des ports de plaisance- p.47 (R7465 MTES Obs Port 2018 V04-vuMNP-1 (mer.gouv.fr)

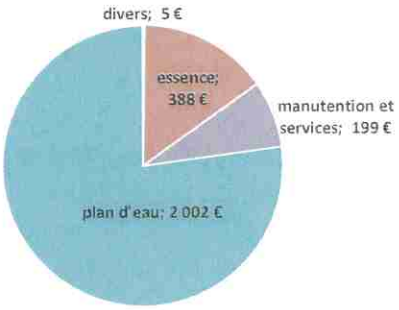
Dans l'étude stratégie des ports d'Occitanie [61] les recettes de la plaisance s'établissent à 2 175 € par place en 2018, dont 1 595 € pour le « plan d'eau ».

A.R

[61] Source étude sur la stratégie de développement des ports du littoral d'Occitanie, mars 2020 (p.76).

Pour chaque place, le détail des postes de recettes du port d'Argelès-sur-Mer est le suivant :

Détail par poste de recettes d'une place de port



Source : commune -port

Le conseil municipal a adopté, par délibération du 13 janvier 2022, une hausse de 3 % des tarifs du port, permettant d'assurer le fonctionnement sur son budget propre.

La commune prévoit une évolution favorable de ses recettes après la requalification du port, lui permettant d'accueillir des bateaux plus grands. La chambre observe que le niveau des tarifs et la stratégie d'attractivité de plaisanciers et de professionnels constituent des enjeux importants, dans un secteur très concurrentiel.

La commune fait toutefois face à un « effet de ciseaux » sur le budget principal. Ses dépenses – notamment les charges de personnel, qui représentent 59 % des charges de gestion en 2021 (58 % en 2022) – rigidifient la structure du budget communal. Les dépenses ont augmenté plus vite (+ 9,5 % entre 2017 et 2021) que les recettes (+ 4,3 %).

Celles-ci ont été fortement affectées par la crise sanitaire, la commune ayant notamment évalué à 1,1 M€ les pertes de ressources fiscales[59] et à 0,2 M€ la diminution des recettes d'exploitation en 2020.

La commune dispose toutefois de leviers d'économies sur les dépenses de personnel. La chambre a relevé que la commune met en œuvre des dispositions de maintien du régime indemnitaire des agents en congé maladie (dont la chambre évalue le coût annuel à 130 k€). Ce point sera corrigé en 2023 pour se mettre en conformité avec la législation nationale ; il a été traité lors du CST de juin 2023. Par ailleurs, la commune applique une durée annuelle de temps de travail inférieure à la durée légale de 1 607 heures car elle a conservé sept jours de congés supplémentaires (soit l'équivalent d'un coût annuel estimé par la chambre à 240 k€). Ces jours supplémentaires sont attribués à tous les agents, sans réelle compensation puisque ceux qui travaillent selon un cycle hebdomadaire supérieur à 35 heures bénéficient également de jours supplémentaires prévus par la réglementation ARTT (cf. annexe 3, p.76). Enfin, la commune a versé une bonification indemnitaire liée aux sujétions à 25 % de ses agents. Le bien-fondé de ces attributions devra être contrôlé. La question du temps de travail a donné lieu à un règlement sur le temps de travail qui a permis d'établir un temps de travail de 1607 heures garanti pour l'ensemble des agents. Seuls les

[59] L'activité du casino a été particulièrement touchée par la fermeture lors de la crise sanitaire. L'établissement est aussi resté fermé en 2021 en raison d'importants travaux pour transformer la discothèque (dont les recettes s'élevaient à environ 0,4 M€ par an) en restaurant.

A.P

plannings varient d'un service, voire d'un agent à un autre. Concernant la NBI, ce point a également été régularisé en juin 2023 pour l'ensemble des agents concernés.

Aussi la chambre rappelle à la commune de :

5. Respecter la durée annuelle réglementaire du temps de travail de 1 607 heures, conformément à la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique. *Mise en œuvre partielle*. Reprendre l'argument déjà développé et transmis à la Chambre et figurant en annexe pour les éléments de réponses

Les dépenses à caractère général du budget principal ont augmenté de 1,2 M€ entre 2017 et 2021 du fait de la prise en charge par la commune de nouvelles activités (service de transport pour 470 k€, animation culturelle pour 366 k€ en 2021). La chambre attire l'attention de la commune sur la nécessité de maîtriser ses charges courantes car ses marchés d'énergie seront renouvelés en 2022 et 2023 avec des hausses prévisibles de tarifs. La commune a indiqué en réponse s'être engagée dans un plan de sobriété énergétique pour l'éclairage (remplacement des luminaires), le chauffage (baisse de la température) et la production d'énergie photovoltaïque (équipement en panneaux de bâtiments publics). En outre, la commune a intégré dans ses services l'école de musique en 2022 et elle a pour projet de créer un service de restauration scolaire municipal. Il faut aussi compléter ces éléments avec le fait que le marché sur l'électricité va être relancé à la rentrée prochaine avec un bon espoir de réaliser des économies sur fonds de baisse des coûts de l'énergie électrique qui avait atteint des sommets un peu partout dans le monde.

En conséquence, la capacité d'autofinancement brute consolidée a diminué entre 2017 et 2020, en lien avec la crise sanitaire. Elle est restée toutefois élevée sur la période (6,7 M€ en 2021), représentant plus de 20 % des produits de gestion consolidés.

tableau 6 : la formation de la capacité d'autofinancement

en €	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2017-2021	Évolution en %
Produits de gestion consolidés, tous budget (A)	28 890 176	29 774 641	28 131 468	28 444 589	31 471 666	2 581 491	8,9%
- Charges de gestion consolidées, Tous budgets (B)	22 159 880	22 770 678	22 868 282	22 580 256	24 101 699	1 941 819	8,8%
= Excédent brut de fonctionnement consolidé, tous budgets (A-B)	**6 730 296**	**7 003 963**	**5 263 186**	**5 864 333**	**7 369 968**	639 672	9,5%
en % des produits de gestion consolidés	*23,3%*	*23,5%*	*18,7%*	*20,6%*	*23,4%*		
+ Résultat financier consolidé (réel)	-5 842	-305 022	-287 867	-458 056	-591 399		
+/- Solde des opérations d'aménagements de terrains (ou +/- values de cession de stocks)	86 766	42 418	223 113	0	0		
+ Résultat exceptionnel consolidé (réel, hors cessions)	1 512 635	-145 796	-10 148	73 637	-21 442		
= CAF brute consolidée, tous budgets	**8 323 855**	**6 595 564**	**5 188 284**	**5 479 914**	**6 757 126**	-1 566 729	-18,8%
en % des produits de gestion consolidés	*28,8%*	*22,2%*	*18,4%*	*19,3%*	*21,5%*		
- Annuité en capital de la dette consolidée	2 450 689	4 241 122	2 278 442	2 240 740	2 419 177		
= CAF nette ou disponible consolidée, tous budgets	**5 873 166**	**2 354 442**	**2 909 842**	**3 239 174**	**4 337 949**	-1 535 217	-26,1%

Source : comptes de gestion

A.P

La commune a transmis des éléments de prospective pour les dépenses de fonctionnement. À moyen terme, Argelès-sur-Mer prévoit un rythme de hausse moyenne annuelle de ses recettes supérieures à celui de la période précédente. Elle prévoit par ailleurs une maîtrise de la hausse des charges à 2 %, en projetant des économies sur l'énergie et d'autres postes.

La chambre souligne pour sa part que ces prévisions semblent très optimistes, notamment pour les dépenses, contraintes par le poids de la masse salariale et la hausse générale des prix, notamment de l'énergie. Les éléments récents sur l'annonce d'évolution contracyclique en ce qui concerne l'inflation qui devrait d'ici à l'année prochaine revenir à un niveau plus supportable partout en Europe et singulièrement en France vont pourtant dans le sens des éléments retenus par la prospective qui, quoiqu'il en soit, sera revue tous les 6 mois. La Chambre semble en effet considérer, à tort à notre avis, que la commune ne revoit pas, ne suit pas régulièrement les éléments de sa matrice financière de pilotage. Qu'il s'agisse de la gestion de sa dette, de ses finances et de sa comptabilité, la commune s'est structurée, a amélioré sa situation financière et s'est désendetté ces dernières années. Crédit de sérieux peut donc objectivement lui être accordé sur la base non pas d'estimation ou d'impression non démontrée, mais sur la base de faits avérés.

Dans le contexte économique actuel inflationniste, la commune doit porter une attention particulière à ses dépenses et se doter des outils de prévision et de suivi analytique de ses charges.

3.2.2. Des investissements en hausse, financés essentiellement par les ressources propres sur la période 2017-2021

3.2.2.1. Des investissements de 36 M€ sur la période 2017-2021

Durant la période 2017-2021, la commune a réalisé plus de 36 M€ de dépenses d'investissement (dont 32,7 M€ sur le budget principal, qui se décomposent en travaux de voirie pour 9,8 M€, aménagement du cœur de ville, des quartiers Jean Moulin et Castel Maler et du stade pour 7,7 M€, acquisitions foncières pour 3 M€[60], divers investissements sur la plage pour 1,3 M€ et équipements des services pour 2 M€).

Dans le même temps, le port a réalisé 2 M€ d'investissements en cumul sur la période pour la rénovation de la capitainerie, des sanitaires du port, le renouvellement de pontons, totalement auto-financés.

Pour financer ses dépenses d'équipement qui sont demeurées à un rythme soutenu en 2017 et 2018 (1,2 M€ en cumulé pour le renouvellement des mobil-homes et la rénovation des sanitaires), le budget annexe a eu de nouveau recours à l'emprunt en 2018 (0,65 M€) et 2019 (0,4 M€).

[60] Dont 0,55 M€ pour l'acquisition d'une propriété ayant subi une inondation, qui a été démolie et dont le coût a été indemnisé par le fonds Barnier.

A.P

n €	2017	2018	2019	2020	2021	Cumul
= CAF nette ou disponible consolidée, tous budgets	**5 873 166**	**2 354 442**	**2 909 842**	**3 239 174**	**4 337 949**	18 714 573
+ Recettes d'inv. hors emprunt	1 795 067	1 739 302	2 007 734	2 589 800	1 981 207	10 113 111
= Financement propre disponible	7 668 233	4 093 744	4 917 576	5 828 974	6 319 156	28 827 683
- Dépenses d'équipement (y compris travaux en régie)	7 093 356	8 186 431	10 225 756	5 938 821	4 847 846	36 292 210
- Subventions d'équipement (y compris subventions en nature) hors attributions de compensation	85 507	58 302	103 774	99 964	14 725	362 271
- Autres opérations d'investissement	-258 462	-3 331	-4 146	-13 893	-20 253	-300 086
= Besoin (-) ou capacité (+) de financement	**747 833**	**-4 147 658**	**-5 407 808**	**-195 918**	**1 476 839**	**-7 526 712**
Nouveaux emprunts de l'année (y compris pénalités de réaménagement)		**650 000**	**4 250 000**			**4 900 000**
Mobilisation (-) ou reconstitution (+) du fonds de roulement net global	**747 833**	**-4 797 658**	**-9 657 808**	**-195 918**	**1 476 839**	**-12 426 712**

tableau 7 : le financement des investissements consolidés
Source : comptes de gestion

En cumul sur la période, le financement des investissements a été réalisé par :

- 21 % d'autofinancement ;
- 28 % de recettes d'investissement hors emprunt (fonds, subventions) ;
- 13,5 % d'emprunts nouveaux ;
- 34 % de mobilisation du fonds de roulement.

En conséquence, le fonds de roulement a diminué de 36 % sur la période 2017-2021.

en M€	2017	2018	2019	2020	2021
Budget principal	7,7	4,3	2,1	2,6	2,9
Port	1,7	1,6	2	2,1	2,4
Camping	-0,2	0,03	0,5	-0,3	0,6
Fonds de roulement consolidé	**9,2**	**5,93**	**4,6**	**4,4**	**5,9**

tableau 8 : composition du fonds de roulement consolidé

Source : comptes de gestion

À la fin de 2022, le fonds de roulement a été reconstitué par le dernier emprunt dans l'attente d'être mobilisé dans le cadre du financement des projets en cours ; il s'élevait à 12,9 M€, dont 10,4 M€ pour le budget principal et 2,5 M€ pour le budget du port (le budget annexe n'a pas la capacité à financer seul les travaux prévus). Ainsi, hors emprunt, les disponibilités financières réelles de la commune ne sont que de 2,4 M€.

A.P

3.2.3. L'endettement réduit jusqu'en 2021, a repris en 2022

Dans son précédent rapport portant sur la période 2011-2016, la chambre soulignait que la commune avait eu recours à l'emprunt, au-delà du besoin de financement des équipements, ce qui avait conduit au quasi-doublement du stock de sa dette, d'un montant de 24,2 M€ au 31 décembre 2016 (dont 21,5 M€ sur le budget principal et 2,8 M€ pour le camping).

Au cours de la période 2017-2021, la commune s'est désendettée : le stock consolidé de la dette s'élevait à 16,2 M€ au 31 décembre 2021 (dont 14,6 M€ pour le budget principal et 1,7 M€ pour le camping). La commune a renégocié en 2018 le solde d'un emprunt de 2012 pour obtenir un meilleur taux. Les annuités de remboursement d'emprunt sont restées stables, d'environ 2,3 M€ par an (dont 1,9 M€ pour le budget principal).

Le profil d'extinction laissait envisager que la commune pourrait retrouver des marges de manœuvre à partir de 2024. La commune a souscrit en octobre 2022 un nouvel emprunt de 8 M€, à taux fixe de 2,74 % sur 20 ans, en anticipation de ses besoins de financement pour profiter de conditions encore favorables des marchés financiers.

Au 31 décembre 2022, le stock consolidé de la dette s'élevait à 22,2 M€, la capacité de remboursement étant proche de 13 années de CAF consolidée. Cette façon d'appréhender la capacité de désendettement de la commune est assez surprenant car si on prend comme point de repère la CAF consolidé 2021 rappelé en page précédente par la Chambre (4 337 949 €), le résultat donne 5.1 ans. Il est donc important de bien comprendre qu'il ne s'agit ici que de ratios construits et qui ne repose pas sur une analyse très fine et n'intègre pas non plus le critère de la supportabilité de la dette, ne précise pas par exemple que ramené au poids des charges d'investissement, le remboursement du capital de la dette reste tout à fait dans les standards financiers classiques et même inférieurs à ceux de sa strate. Pour mesurer de manière plus précise la capacité de désendettement de la commune, il faut s'appuyer sur l'épargne brute et la ramener à son stock de dette. Sur la base des données du compte administratif 2022, voici les éléments de calcul à retenir :

	CA 2022 provisoire
RECETTES DE FONCTIONNEMENT STRICTES	
013 - atténuations de charges	90 000,00 €
70 - Produits des services, du domaines et ventes diverses	1 616 561,68 €
73 - Impôts et taxes	18 611 738,86 €
74- Dotations, subvention et participations	4 367 193,85 €
75 - Autres produits de gestions courantes	1 649 173,75 €
76 - Produits financiers	2 632,86 €
77 - Produits exceptionnels	40 054,33 €
Pour information montant des cessions (compte 775 +7788)	10 841,54 €
Total des recettes de gestion courante	**26 377 355,35 €**
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT STRICTES	
011 - Charges à caractère général	6 119 032,97 €
012 - Charge de personnel	14 169 913, 17 €
014 - Atténuation de produits	185 260,20 €
022 - Dépenses imprévues	0,00 €
65 - Autres charges de gestion courante	3 667 467,55 €
66 - Charges financières	323 706,70 €
67 - charges exceptionnelles	792 141,89 €
Total des dépenses réelles de fonctionnement	**25 257 522,67 €**
EPARGNE BRUTE	**5 232 326,93 €**
Epargne brut / Recettes réelles	**19,87 %**
Remboursement capital de la dette	1 970 478,59 €
EPARGNE NETTE	**3 261 848,59 €**

A.P

L'épargne brute consolidée est fixée par le CA 2022 à 5 569 002,63 €, ce qui fixe la capacité de désendettement à 4,2 ans. Quel que soit l'outil de référence retenu, le résultat de capacité de remboursement varie entre 4 et 5 ans.

3.2.4. La trésorerie

Sur la période, le camping a connu une situation de trésorerie tendue et a eu recours à des lignes de trésorerie (0,4 M€ en 2017, 0,8 M€ en 2018, 0,5 M€ en 2020 et 1 M€ en 2022). Dans le même temps, le port, avec un fonds de roulement croissant de plus de 2 M€ et un besoin de fonds de roulement très faible, a bénéficié d'un niveau de trésorerie élevé. En application de la convention entre la commune et le port, le budget annexe a été mis à contribution en effectuant une avance de trésorerie de 1,5 M€ au budget principal entre 2018 et 2021, évitant ainsi le recours à l'emprunt.

Le budget principal a mis en place une ligne de trésorerie de 1,5 M€ en 2022.

La commune doit poursuivre la surveillance de sa trésorerie et s'attacher à stabiliser l'exploitation du camping (directeur, personnel et gestion).

3.2.5. Le financement des investissements à moyen terme

La commune est entrée, en 2022, dans une phase beaucoup plus active de travaux importants pour le port. Le budget annexe n'a pas la capacité financière de supporter seul les investissements prévus.

Pour la réparation de la digue et la construction de la Maison de la mer, si la commune dispose de projets de budgets, précis en dépenses, ce n'est pas encore totalement le cas en recettes. Comptant notamment sur des subventions et du FCTVA, la commune devra, dans tous les cas, faire l'avance des dépenses de travaux.

Pour le projet revu en 2022 de requalification du port déjà présenté, la commune s'appuie sur une étude économique menée par un consultant. Elle a permis de préciser le budget, en dépenses et en recettes, et le mode de gouvernance du port.

La commune développe également des projets structurants liés à son rôle de bourg-centre (rénovation de logements anciens, développement de nouveaux quartiers, maison de la solidarité, bâtiments municipaux et scolaires), à sa politique de développement durable (déplacements, restauration collective), dont elle doit assurer une part de financement.

La commune souhaite réaliser au cours des 10 prochaines années des investissements pour un montant total de plus de 20 M€ HT sur le port, en plus des travaux de voirie, de rénovation de bâtiments et d'équipements communaux (10 M€ par an prévus en prospective sur la période 20232026), soit plus du double de ce qu'elle a investi sur la période contrôlée.

Pour la période 2023-2025, la chambre évalue entre 20 à 22 M€ les dépenses d'équipement de la collectivité. Le financement, sur le budget principal, pourra être assuré par l'autofinancement (prévu en baisse à 2,5 M€/an) de 7,5 M€, le FCTVA de 2 M€ (part des travaux 2023 perçu en 2025) et la mobilisation d'une part du fonds de roulement (à 12 M€ au 31 décembre 2022) en fonction du montant des subventions reçues.

A.P

À échéance de 2028, la commune a prévu de réaliser la première partie des travaux du port (création du nouveau bassin et aménagement), évaluée à 20 M€ HT (plus de 25 M€ TTC).

À échéance de 2030-2033, la commune achèvera la requalification du port (réfection des équipements actuels, réalisation des dessertes routières et des aménagements), estimée à 12 M€ HT (14 M€ TTC) dans la fiche de suivi du projet.

Si la situation financière de la commune, à fin 2022, lui permet de couvrir les dépenses jusqu'à fin 2025, le financement du projet de requalification du port par le budget annexe et de ses espaces pour plus de 40 M€ TTC nécessite d'être précisément conduit et les subventions des partenaires garanties. L'étude prospective financière commandée par la commune conclut qu'elle ne bénéficiera plus d'une situation financière aussi favorable au-delà de l'exercice 2023. Mais en indiquant que la situation redeviendra favorable dès 2024.

En effet, la chambre relève que les scénarios proposés par le consultant viennent confirmer la nécessité pour la commune de limiter et étaler ses investissements et de contenir son endettement pour éviter une dégradation durable de sa situation financière.

Par ailleurs, la commune ne disposait pas jusqu'à présent d'outil de suivi pluriannuel de ses dépenses d'investissement.

Ainsi, la chambre recommandait à la commune de :

6. Mettre en place les outils de prévision et de suivi des investissements (plan pluriannuel d'investissement) afin de s'assurer de leur soutenabilité financière. *Mise en œuvre complète.*

Un plan pluriannuel d'investissement a été adopté lors du conseil municipal de décembre 2022. Il a été présenté par politique publique, regroupant un ou plusieurs projets du mandat.

La chambre constate ainsi que la commune, qui s'est lancée dans des projets importants à échéance d'une dizaine d'années, s'est dotée des outils opérationnels lui permettant de piloter leur suivi de façon détaillée et d'informer les élus et les citoyens. Ils devront être utilisés tout au long de la durée d'exécution de ces projets.

CONCLUSION SUR LA SITUATION FINANCIÈRE

Sur la période 2017 à 2021, les charges de gestion du budget principal ont augmenté plus rapidement (+ 1,9 M€ soit 10,4 %) que les produits de gestion (+ 1 M€ soit 4,3 %). Malgré la reprise de la hausse des recettes du port et du camping, la capacité d'autofinancement consolidée s'est contractée durant la période 2017-2021, même si elle reste à un niveau de plus de 20 % des produits de gestion en 2021.

Si les taxes sur les activités de service et de domaines (dont le casino) et les produits d'exploitation ont subi les effets de la crise sanitaire et diminué de 1,1 M€ entre 2017 et 2021, la commune bénéficie néanmoins toujours de recettes fiscales dynamiques, à la faveur du travail de correction de ses bases qu'elle a réalisée. Elle percevra également durablement la taxe d'habitation sur les résidences secondaires. La commune dispose donc encore de marges de manœuvre.

Pour leur part, les charges du budget principal ont augmenté de 1,9 M€, soit davantage que les produits. Les charges de personnel représentent plus de 58 % des charges courantes en 2022, constituant un facteur de rigidité pour les finances communales compte tenu du mode de gestion

A.P

retenu essentiellement en régie directe. La chambre rappelle à la commune qu'elle dispose de leviers sur le régime indemnitaire et le temps de travail.

Si la commune bénéficie de la bonne situation financière de la gestion du port retracé dans un budget annexe et qui contribue favorablement à la trésorerie et à la constitution du fonds de roulement consolidés, elle doit être particulièrement vigilante à la situation de trésorerie et des réserves réelles disponibles du budget principal.

Entre 2017 et 2021, les dépenses d'investissement consolidées se sont élevées à plus de 36 M€ : 2 M€ pour le port, 1,7 M€ pour le camping et plus de 32 M€ pour le budget principal[61]. Le financement des investissements a été réalisé par 21 % d'autofinancement, 28 % de recettes de subventions et attributions, 34 % de mobilisation du fonds de roulement et 13,5 % d'emprunts nouveaux.

La commune présentait une situation financière favorablement orientée avec un endettement en baisse au 31 décembre 2021, celui-ci a repris en 2022 avec la souscription d'un emprunt de 8 M€, par anticipation des travaux du port.

L'ampleur des travaux à réaliser pour les dix prochaines années représentera un changement d'échelle important. Si les projets de rénovation de la digue et de construction de la Maison de la mer sont déjà lancés, le projet de requalification du port n'est pas totalement défini. Le programme des investissements de la commune sur le port à échéance d'une dizaine d'années s'élèverait au total à plus de 40 M€ TTC, financés par le budget annexe.

L'adoption en 2023 d'un plan pluriannuel d'investissement, qui sera à actualiser, devrait permettre à la commune de suivre ses opérations de façon détaillée et plus lisible pour les élus ainsi que pour le public. Pour mener à bien ces projets, la commune devra de nouveau recourir à l'emprunt et faire l'avance de certains fonds dans l'attente de subventions ou contributions, ce qui la placerait dans une situation financière plus tendue à partir de 2025.

La commune devra aussi opérer des choix de gouvernance, soit par délégation à des partenaires privés soit en faveur d'une gestion directe.

Si elle devait retenir cette dernière solution, outre ceux qui seront dédiés à la gestion du port, la commune devra organiser ses services en conséquence, qu'il s'agisse de la direction technique, financière ou de l'achat public.

***

[61] Réaménagement du centre, déplacement du stade et rénovation complète de la voirie et des réseaux de certains quartiers, pour l'essentiel.

A.P

ANNEXES

annexe 1 : Réponse sur le temps de travail et l'application des 1607 heures dans la collectivité

A.P

Complément de réponse sur le temps de travail des agents de la commune d'Argelès-sur-Mer :

Le temps de travail La durée annuelle légale du temps de travail pour les agents publics est de 1 607 heures depuis 2005. En application de l'article 47 de la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique, la commune disposait d'un délai d'un an, à compter du dernier renouvellement du conseil municipal, pour revenir à la durée légale. Par délibérations du 16 décembre 2021, le conseil municipal a adopté le nouveau règlement de temps de travail et les modalités de mise en œuvre du télétravail. Les agents travaillant plus de 35 heures par semaine, du fait notamment des horaires d'ouverture au public de leur service, peuvent bénéficier de jours RTT (jusqu'à 27,5 jours pour un agent à temps plein travaillant 40 heures par semaine, cf. fiche 1.5). La chambre a calculé le temps de travail effectif pour un agent travaillant 37h30 ou 39h par semaine sur cinq jours :	La loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique prévoit que les collectivités territoriales disposent d'un délai, courant à compter du renouvellement général des assemblées délibérantes, jusqu'au 1er janvier 2022, pour définir les règles relatives au temps de travail. Elles doivent les définir dans le respect des conditions posées par l'article 7-1 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984. Lequel indique : « Les règles relatives à la définition, à la durée et à l'aménagement du temps de travail des agents des collectivités territoriales et des établissements publics mentionnés au premier alinéa de l'article 2 sont **fixées par la collectivité** ou l'établissement, dans les limites applicables aux agents de l'Etat, en tenant compte de la spécificité des missions exercées par ces collectivités ou établissements ». La commune d'Argelès-sur-Mer, comme beaucoup d'autres collectivités selon le rapport de Philippe Laurent (2016), accorde valablement des jours fériés traditionnels locaux. La commune d'Argelès-sur-Mer a pris le parti de discuter la mise en œuvre des 1607 heures en pratique avec chaque service et avec les organisations syndicales. Ces discussions ont permis de mettre en lumière la volonté de conserver les jours du maire. Aussi, ces jours ont été intégrés au calcul des 1607 heures annuelles. En effet, l'annualisation du temps de travail permet ces fermetures administratives en augmentant le temps de travail hebdomadaire. La Cour des comptes dans son rapport public annuel de 2018 soulignait la difficulté de revenir sur « certains avantages considérés comme acquis et pour lesquels la concertation et la négociation peuvent s'avérer

A.P

particulièrement longues ».

Rien n'interdit le maintien de ces jours de fermeture, dans la limite que les 1607 heures soient réalisées.

	Base légale (régime 37h30)	Commune (régime 37h30)
Années (jours)	365	365
- samedis et dimanches	104	104
- jours fériés déductibles	8	8
- jours de congés annuels (hors fractionnement)	25	25
- jours RTT	15	14,5
- jours de congés exceptionnels	0	7
Nb jours travaillés effectifs	213	206,5
Durée hebdomadaire	37,5	37,5
Durée journalière (5 jours ouvrés)	7,5	7,5
Durée annuelle hors JS avant arrondi	1597,5	1548,75
Durée annuelle hors JS après arrondi	1600	1550
+ journée de solidarité (heures)	7	7
Temps de travail annuel	**1607**	**1557**

C'est le cas puisque le calcul de la collectivité colle à la réalité du calendrier, en se basant non sur un forfait mais sur un cycle calendaire de 28 ans (Avec un tel cycle, au bout de 28 ans les jours de la semaine vont retomber aux mêmes dates de l'année).

En comptabilisant les jours fériés locaux qui coincident avec un jour normalement travaillé, la commune d'Argelès-sur-Mer a obtenu le nombre de jours travaillés chaque année et le nombre d'heures à réaliser.

	Base légale (régime 39h)	Commune (régime 39h)
Années (jours)	365	365
- samedis et dimanches	104	104
- jours fériés déductibles	8	8
- jours de congés annuels (hors fractionnement) - jours RTT	25 23	25 22,5
- jours de congés exceptionnels	0	7
Nb jours travaillés effectifs	205	198,5
Durée hebdomadaire	39	39
Durée journalière (5 jours ouvrés)	7,8	7,8
Durée annuelle hors JS avant arrondi	1599	1548,3
Durée annuelle hors JS après arrondi	1600	1550
+ journée de solidarité (heures)	7	7
Temps de travail annuel	**1607**	**1557**

		2023
Jours		365
Repos hebdomadaires		104
Jours fériés	Jour de l'an	Dimanche 1er janvier
	Lundi de Pâques	Lun. 10 avril
	Fête du Travail	Lun. 01 mai
	Victoire de 1945	Lun. 08 mai
	Ascension	Jeu. 18 mai
	Pentecôte	Lun. 29 mai
	Fête nationale	Ven. 14 juillet
	Assomption	Mar. 15 août
	Toussaint	Mer. 01 novembre

A.P

	Armistice 1918	Sam. 11 novembre
	Noël	lun. 25 décembre
Jrs fériés sur un jour non travaillé		2
Jrs fériés sur un jour travaillé		9
Journée du Maire	02 Janvier	lundi
	vendredi saint	vendredi
	16 Août	mercredi
	St Come 26 Septembre	mardi
	St Damien 27 Septembre	mercredi
	02 Novembre	jeudi
	26 Décembre	mardi
Jrs fériés sur un jour non travaillé		0
Jrs fériés sur un jour travaillé		7
Congés except.	Journée de fractionnement	2
	Journée fête	0
	Veille Noël	0
	Veille Nouvel An	0
Congés annuels		25
Total jours travaillés		218
Total heures travaillés		1526

En est ressortie une durée de temps de travail moyenne de 1 554 heures par

A.P

	an, soit un delta de 53 heures à répartir sur une moyenne de 222 jours travaillés par an. Soit 4.19 jours par an Soit 12 minutes de plus par jour (1h/semaine) pour un temps plein C'est la durée supplémentaire réalisée par les agents qui a ainsi vu la durée hebdomadaire passée de 35 à 36 heures, en augmentant l'amplitude horaire le lundi et le mardi de 12h à 12h30.
La chambre évalue à plus de 240 k€ le coût annuel des sept jours de congés supplémentaires[76].	*Les agents réalisant leur temps de travail, ce calcul se trouve sans fondement reel.*
Les horaires variables peuvent être mis en place dans certains services, autour de plages fixes de présence obligatoire. Un crédit d'heures maximum de 22 jours ou 154 heures par an peut être récupéré (les absences peuvent être posées par quart d'heure) au-delà de 1 607 heures annuelles effectuées. La collectivité ne dispose pas actuellement d'un outil informatisé de gestion du temps de travail (pointeuse) lui permettant de suivre facilement ces modalités.	La question écrite N° 41795, publiée au JO le 12 Octobre 2021 (réponse du 12 Avril 2022) indique « Les collectivités territoriales peuvent instaurer un cycle de travail annualisé sous réserve de respecter les règles relatives à la durée légale et aux garanties minimales. En l'absence de texte définissant les modalités de calcul de l'annualisation du temps de travail dans le versant territorial, il appartient aux collectivités territoriales d'effectuer régulièrement un décompte des heures effectivement réalisées afin de déterminer, au fil de l'eau et non en fin d'année, si l'agent dont le temps de travail est annualisé a effectué la totalité des heures correspondant à son temps de travail annuel. L'autorité territoriale doit, à ce titre, mettre en œuvre un décompte annualisé du temps de travail (Cour administrative d'appel de Lyon, 18 novembre 2019, n° 17LY03522). Elle peut ainsi élaborer des plannings individuels mensuels fixant les horaires de travail des agents annualisés et fixer des bornes quotidiennes et hebdomadaires entre lesquelles les horaires de chaque agent sont susceptibles de varier (Conseil d'État, 21 juin 2021, n° 437768)".

A.P

	La commune d'Argelès-sur-Mer a instauré des cycles de travail au plus près des pratiques de chaque service. Elle ne s'est pas encore dotée d'outil de contrôle du temps de travail (pointeuse). En effet, cette vision techniciste et financière induit un accord unanime des organisations syndicales. En revanche, le service RH est dote d'un logiciel CIRIL qui permet la gestion des temps et permet aux agents de consulter les compteurs, poser les congés, demander les autorisations d'absence etles soumettre à la hiérarchie. Aussi, la fixation de plages fixes et variables n'a t-elle pas encore été mise en oeuvre au sein de la collectivité. De plus, la presence sur le lieu de travail ne signifie pas travail effectif. Il appartient aux responsables de service de contrôler les horaires des agents et leur efficacité. Ainsi l'amélioration de l'organisation interne du temps de travail relève exclusivement du pouvoir discrétionnaire de l'autorité territoriale.

A.P