

SPECIALITÉ « INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX » OPTION « VRD »

ÉPREUVE DE PROJET

NOTE OBTENUE : 12.75 / 20

Communauté d'agglomération
D'INGECO

Le 13/06/2019

PROJET

A l'attention de Monsieur le Directeur Général des Services Techniques

Objet : le transfert puis l'exercice de la compétence voirie à la communauté d'agglomération

Depuis les premières lois de décentralisation jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi NOTRe, les compétences des collectivités ont beaucoup évolué.

Aujourd'hui, la question de la mutualisation est un des leviers principaux du développement local.

C'est dans ce cadre que la communauté d'agglomération, sous l'impulsion de son Président, souhaite prendre la compétence voirie jusqu'à présent exercée par les communes la composant.

Le souhait d'une homogénéisation des procédures et méthodes associées à la voirie émis par les élus montre, à ce titre, la nécessité de convergence des moyens.

Ainsi, je vous propose, Monsieur le Directeur, de répondre à cette problématique par l'intermédiaire de trois points distincts. Dans un dernier temps, je vous ferai part de mon étude concernant le projet d'aménagement de la ZAC du Centre.

Question 1 :

NOTE

A l'attention de Monsieur le Président d'INGECO et Monsieur le Directeur Général des Services Techniques

OBJET : le transfert de la compétence voirie

Comme évoqué en introduction, le transfert de la compétence voirie constitue une opportunité de développement pour l'ensemble des communes d'INGECO grâce à la mutualisation des services et les effets de masse positifs que celle-ci doit engendrer.

Cependant, afin de réussir ce transfert, il convient d'en définir précisément les contours, les attentes mais aussi les revers éventuels.

C'est pourquoi je m'attacherai, à l'aide exclusive des documents fournis, à vous fournir, Messieurs, dans un premier temps la définition et la procédure à respecter dans le cadre de ce type de transfert.

Dans un second temps, je vous donnerai les enjeux auxquels peut répondre ce transfert, avant, dans un dernier temps, de vous sensibiliser aux quelques points de vigilance à retenir.

I. Comment transférer la compétence voirie ?

A) Définition et cadre réglementaire

Selon le code de la voirie routière, le domaine public routier comprend « l'ensemble des biens du domaine public (..) des communes affectées aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées ».

Historiquement, la compétence voirie est exercée par le maire. Cependant, aujourd'hui plus de 80% des communautés d'agglomération (CA) exercent cette compétence.

La compétence du maire en la matière ressort du CGCT (article L 2122-21) et du code de la voirie routière (L 115-1). Concernant les CA son exercice fait partie des compétences optionnelles qui, si elle est choisie porte sur la création, l'aménagement et l'entretien des voiries.

Enfin, le domaine public routier est assujéti à plusieurs pouvoirs de police exercés par le maire. Hormis le pouvoir de police général, portant notamment sur la sécurité et la salubrité, les autres pouvoirs de police dit « spéciaux » sont transférables à l'EPCI.

Le pouvoir de police spécial de la conversation est lui transféré, de fait, avec la compétence voirie.

B) La procédure

En premier lieu, la CA devra définir les voies d'intérêt communautaire sur lesquelles portera la future compétence.

En effet, l'article L 5216-5 du CGCT prévoit que l'intérêt communautaire soit défini par le conseil communautaire, à la majorité des deux tiers de ses membres.

Ces voies devront donc être définies précisément selon différents critères comme le type de liaison assurée, leur importance, le trafic, etc.

Dans un deuxième temps, avant la prise de compétence, le CGI oblige les CA à créer une commission locale d'évaluation des charges transférées (CLECT).

Sa composition dépend du conseil communautaire mais chaque commune doit disposer d'au moins un représentant. Elle est chargée d'évaluer le coût net des transferts de charges dû à l'exercice de la nouvelle compétence. Elle établit un rapport qui est adopté à la majorité qualifiée.

II. Quels sont les enjeux de ce transfert ?

A) Les objectifs

L'objectif majeur d'une telle opération est de garantir la cohérence du projet territorial.

De façon classique, le souhait est de tirer parti d'une intervention intercommunale pour mieux entretenir les voies communales retenues et mutualiser les coûts.

En terme de moyens humains, d'abord, les agents concernés sont transférés vers l'EPCI.

Toute une série de fonction et de service sont ainsi mutualisés, comme la comptabilité, les RH, les marchés publics ou encore la communication.

Certains types de service n'existant pas dans certaines communes peuvent ainsi apporter une plus-value sur les territoires.

L'objectif peut enfin être une optimisation des accords et contrats économiques à l'échelle intercommunale par effet de la massification et entre synergies potentielles.

B) L'évaluation

Pour atteindre les objectifs, une évaluation précise doit cependant être menée. Il s'agit de la mission confiée à la CLECT.

En effet, une fois la compétence délimitée, il conviendra d'évaluer les coûts « pré » puis « post » transfert.

CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

SESSION 2019

Il s'agit d'un travail délicat qui est demandé à cette commission car le patrimoine liée à la voirie est difficile à appréhender. Si les dépenses de fonctionnement « au coût réel » sont souvent identifiables dans les budgets communaux, les dépenses d'investissement le sont plus difficilement. Un coût moyen annualisé intégrant coût de réalisation et charges financières et d'entretien sera retenu.

Enfin cette évaluation devra mesurer l'ampleur des moyens employés par les communes pour exercer cette compétence. Les moyens techniques pourront être mis à disposition, quant aux agents exerçant plus des deux tiers de leur activité pour la voirie pourront être transférés.

III. Les points de vigilance

A) Une compétence difficile à délimiter

La voirie est en lien avec de nombreuses compétences obligatoires ou optionnelles de communautés. Face à cette diversité de situation, l'intitulé légal de cette compétence ne reflète que partiellement la réalité.

Ainsi se pose la question de compétence de l'éclairage public qui impacte directement la voirie, notamment en terme de sécurité.

Se pose également celle de la question des écoulements des eaux de surface, et plus largement de l'assainissement.

L'évaluation devra permettre d'identifier ces points particuliers et vers quels modes de gestion se tourner pour y faire face. La mutualisation des services pourra se révéler être une réponse flexible et rapide aux besoins qui vont apparaître.

B) L'égalité de traitement et la représentativité

La mission de la CLECT devra permettre d'identifier les transferts de charges en matière de voirie.

Mais, de fait des difficultés évoquées, la prise en compte de la dette, par exemple, posera probablement des difficultés d'évaluation.

Derrière ces freins, les communes devront être traitées dans un souci majeur d'équité.

Les communes ayant le plus investi ne devront pas être lésées en terme de travaux sur les prochains programmes d'investissement.

L'équité dans l'évaluation des transferts et la répartition des investissements est la garantie d'un transfert réussi de la compétence.

Enfin certaines peurs devront trouver des réponses. Les questions de la réactivité, le traitement des agents ou encore la réduction de certaines recettes communales seront posées.

Question 2 :

Afin de pouvoir répondre aux attentes des communes avec le maximum d'efficacité, une équipe cohérente devra être structurée.

Cette équipe sera articulée selon l'organigramme proposé (voir page 4).

Elle sera intégrée au service développement urbain, en lien avec l'aménagement et l'urbanisme.

Afin de mutualiser les coûts, certaines missions ne seront pas réalisées directement par cette équipe.

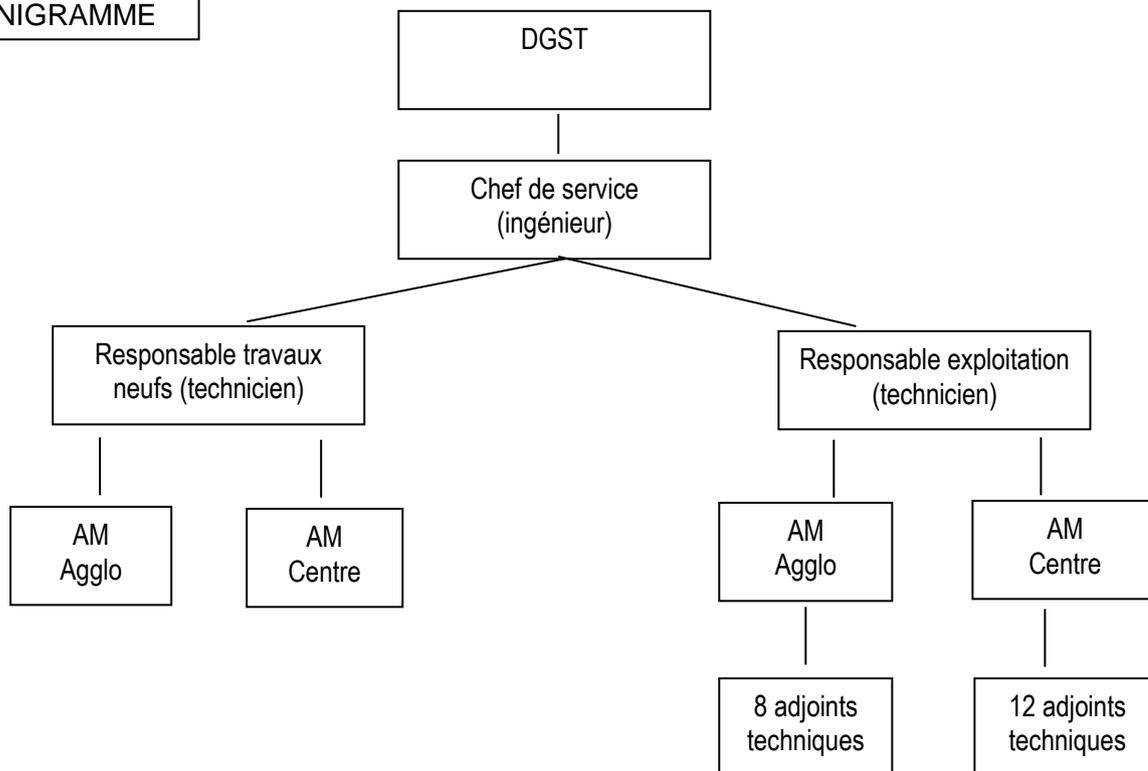
Les pôles concernés : secrétariat/accueil et bureau d'étude seront directement gérés dans les services existants. Ceux-ci pourront être renforcés d'un voire deux agents si nécessaire.

Les missions de RH, marchés publics, sécurité, patrimoine dépendront de leurs directions respectives.

L'équipe dont j'assurerai l'encadrement aura pour mission principale la création et l'aménagement de voirie (pôle travaux neufs) et l'entretien des voies existantes (pôle exploitation).

Divisés en deux pôles, les travaux seront assurés en marchés de prestations de services par le neuf et en régie pour l'existant.

ORGANIGRAMME



Question 3 :

Certains enrobés en place contiennent des constituants aujourd'hui interdits, reconnus comme pouvant générer des problèmes de santé pour les travailleurs lors de leur manipulation ou à leur contact, ou par respiration des émissions générées par les matériaux chauffés.

Le maître d'ouvrage est responsable de l'information des entreprises et des personnes habilitées concernant la présence ou non, notamment, de l'amiante (en plus des HAP).

L'IDRRIM a rédigé une note d'information présentant au maîtres d'ouvrage, en situation d'employeurs, leurs obligations en matière d'évaluation des risques sanitaires liées aux travaux de modification d'enrobé sur voirie.

Cela concerne trois types de travaux :

- Les interventions ponctuelles sur revêtement routier
- Les travaux de démolition (autre que rabotage)
- Les travaux de rabotage sur chaussée.

Afin de sensibiliser et harmoniser les pratiques, il conviendrait d'éditer un guide interne de bonnes pratiques au sujet de travaux sur chaussée entraînant modification ou démolition des enrobés existants.

Des guides existent, ils sont notamment disponibles au sein de fédérations auxquelles nous adhérons peut-être.

De plus, afin d'améliorer notre connaissance de patrimoine routier, un audit pourrait être organisé à l'initiative de la CA permettant d'identifier et catégoriser le niveau de données disponibles dans chaque commune.

En effet, nous savons qu'à partir du début des années 70 jusqu'au milieu des années 90, les couches de roulement étaient composées d'agrégats contenant de l'amiante.

Avoir une bonne connaissance de ce patrimoine augmenterait la rapidité des services à identifier les risques dès les phases d'avant-projet.

Pour les tronçons « inconnus » il conviendra, très probablement, de faire réaliser des opérations de carottage par un prestataire pour connaître précisément la structure des chaussées concernées et leur composition.

Les procédures de carottage sont très strictes et les analyses en laboratoire sont obligatoires.

Afin d'éviter d'avoir à s'équiper du matériel adéquat, l'option d'un marché public pluriannuel paraît être la solution idoine.

Le coût de ce type de prestation est généralement assez faible (environ 400€ par carottage). Une consultation en procédure adaptée pour ces travaux pourra être lancée.

De plus, un marché (accord cadre mono attributaire) à bon de commande pourra également être utilisée pour les opérations ponctuelles relevant de petites opérations de voirie.

Question 4 :

Concernant l'aménagement de la ZAC du Centre et plus particulièrement du carrefour entre les rues de la liberté et de l'égalité, je vous propose deux solutions d'aménagement l'une à feux et la seconde sous forme de giratoire.

Afin de pouvoir appréhender de manière plus aisée ces deux solutions, voici un tableau récapitulatif de leurs avantages et inconvénients respectifs :

	+	-
Carrefour à feux	Coûts plus faibles Durée de travaux moins importante Riverains moins fermés	Ne règle pas entièrement les problèmes de sécurité Ne fluidifie pas suffisamment la circulation Peut créer des problèmes à la sortie de la ZAC aux heures de pointe (et le samedi)
Carrefour giratoire	Sécurité augmentée pour les modes les plus vulnérables Fluidification de la circulation Réduction des nuisances sonores (démarrage) Le projet pourra intégrer un aménagement plus conséquent du quartier Peut-être une meilleure image perçue par les usagers	Coûts importants Procédures à prévoir pour l'acquisition du foncier Durée de travaux

Pour conclure, il est vrai que le carrefour à feux présente un avantage notable, le coût.

Cependant, il est important de noter que le carrefour giratoire représente tout de même deux avantages majeurs : la sécurité et une meilleure circulation.

Concernant la sécurité, il s'agit d'un des soucis majeurs auxquels les usagers font régulièrement référence. Elle constitue donc un enjeu qu'il faut particulièrement privilégier.

Les chiffres sont d'ailleurs là pour attester du bienfondé de ce type de projet en la matière.

En effet, les études montrent une diminution de 80% du nombre d'accidents et de 90% des tués.

Le contexte urbain de carrefour de la ZAC du Centre semble d'ailleurs particulièrement adapté.

Enfin, le second critère qu'il faut retenir est celui de la circulation et de ses nuisances inhérentes.

Un carrefour giratoire pourra plus facilement absorber le flux de véhicules qui augmentent en période de pointe.

De plus, ces flux s'accompagnent de nuisances comme le bruit ou encore la pollution atmosphérique. Des contreparties dont nos concitoyens ne veulent plus entendre parler.

Cette solution permettra même d'absorber une éventuelle augmentation de l'activité commerciale du Centre dans les années à venir.

Vous l'aurez compris, la solution que je préconise est celle du carrefour giratoire.



CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL SESSION 2019
