

## MEILLEURE COPIE

### Concours interne d'INGÉNIEUR·E TERRITORIAL·E Session 2019

Spécialité *Infrastructures et réseaux*

*Option voirie, réseaux divers*

### ÉPREUVE DE PROJET OU ÉTUDE

#### Question 1

Communauté d'agglomération d'Ingeco

Le 13 Juin 2019

Note à l'attention du directeur et du Président d'Ingeco.

Objet : le transfert de la compétence voirie

La compétence voirie au sein de notre communauté d'agglomération est actuellement exercée par les communes. Les élus de ces dernières souhaitant homogénéiser les procédures liées à la voirie, le Président souhaite que cette compétence soit assurée par notre communauté d'agglomération.

Cette compétence est souvent l'une des plus visibles et des plus complexes pour les élus et les usagers. Vous trouverez donc dans la présente note les enjeux et les points de vigilance qu'engendre le transfert de cette compétence.

#### I ) Les Enjeux de la compétence voirie.

##### I . a Définition de la compétence voirie à l'échelle d'une communauté d'agglomération

La compétence voirie est composée de 3 volets :

- la composante « création » : cette composante inclue la construction de voies nouvelles, l'ouverture à la circulation publique des voies du domaine privé de la communauté en respectant le Plan Local d'Urbanisme (PLU)
- la composante « aménagement » : elle comprend l'élargissement ou le redressement d'une voie ou encore la réalisation d'équipements routiers

- la composante « entretien et conservation » : qui regroupe les travaux nécessaires au maintien en état des voies.

#### I .b) La définition de l'intérêt communautaire

Le transfert de la compétence voirie ne signifie pas que l'ensemble des voiries des communes de la communauté d'agglomération seront sous la responsabilité de cette dernière.

L'intérêt communautaire n'est défini réglementairement que par une circulaire du ministère de l'intérieur du 5 juillet 2001 comme « la ligne de partage au sein d'une compétence entre les domaines d'action transférés à la communauté et ceux qui demeurent au niveau communal ».

La définition de l'intérêt communautaire pourra être réalisée soit par une liste de voie définie comme d'intérêt communautaire soit sur des critères d'objectifs. Ces critères d'objectifs peuvent être répartis en 3 types :

- les éléments structurant
- les éléments qualitatif
- les éléments quantitatif.

Une fois cette définition établie, les communes pourront mettre à dispositions les voies ainsi classées sans que cela n'entraîne le versement de la contribution de sécurité immobilière.

#### I .c) La mutualisation des moyens humains et matériels

Le transfert de la compétence voirie est souvent une demande des élus des communes notamment pour permettre la mutualisation des moyens surtout si cette commune est déjà membre d'une communauté de communes ou d'agglomération.

En effet, en cas de transfert de la compétence voirie au sein de notre communauté d'agglomération, le personnel dédié à cette mission au sein des différentes communes sera transféré à la communauté d'agglomération. Une partie du personnel dédié aux voies qui ne seront pas classées d'intérêt communautaire restera sous la responsabilité de la commune.

Au niveau du matériel d'entretien, celui-ci pourra également être mutualisé par le biais de la rédaction d'un règlement de mise à disposition.

L'enjeu de la mutualisation est de permettre une diminution des coûts d'entretien pour la partie matériel notamment. Au niveau humain cela permettra la mise à disposition de personnel compétent techniquement notamment pour les petites communes pour permettre de réaliser des projets aboutis et d'effectuer des demandes de financements auprès des départements ou des régions.

#### I .d) La domanialité des projets

Le transfert de la compétence voirie n'entraîne pas l'impossibilité pour une commune qui le souhaiterait de réaliser des projets sur l'emprise de voies d'intérêt communautaire. En effet, le recours à une convention pourra permettre de définir la réalisation d'un projet qui pourra être piloté par une commune. Ce recours doit bien entendu être relativement encadré et spécifique mais cette possibilité peut rassurer certains élus qui pourraient craindre de ne plus pouvoir agir sur les voies communautaire.

Dans un autre contexte, il peut également être nécessaire d'avoir recours à la préemption de terrain pour la réalisation d'un projet de voirie réalisé par la communauté d'agglomération. Cette procédure assez lourde sera pilotée par la communauté d'agglomération et permettra l'aboutissement du projet souvent trop complexe à mener pour certaines communes.

#### I .e) Le développement des voies réservées aux cycles et l'accessibilité

La loi LAURE du 30 décembre 1996 a instauré le développement des voies réservées aux cycles dans les projets de voirie. Le transfert de la compétence voirie engendra de mener à bien l'application de cette loi dans l'ensemble des projets de voies nouvelles mais également de réaménager les voies d'intérêt communautaire en appliquant cette réglementation.

Concernant l'accessibilité, la loi du 11 février 2005 appelé loi handicap a instauré la rédaction d'un plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), le transfert de la compétence voirie peut engendrer le transfert facultatif de la compétence sur l'élaboration du PAVE que la communauté d'agglomération devra alors élaborer.

L'élaboration de ce PAVE devra être compatible avec le Schéma Directeur d'accessibilité (SDA) et le PLU communal.

Tout comme pour la loi LAURE, l'ensemble des nouveaux projets mais aussi le réaménagement des voies existantes devront prendre en compte cette réglementation.

#### I .e) Les pouvoirs de police.

Le transfert de la compétence voirie engendre le transfert du pouvoir de police spéciale de la conservation dont le rôle est d'établir les permissions de voirie et de dresser les contraventions pour l'occupation non autorisée, la dégradation de la voirie ou encore la réalisation de travaux sans autorisation. Ce pouvoir de police est transféré obligatoirement pour toutes les voies d'intérêt communautaire.

Les maires des communes pourront s'ils le souhaitent peuvent transférer le pouvoir de police spéciale de la circulation et du stationnement toujours pour les voies d'intérêt communautaire. Ce pouvoir permet d'interdire ou de réserver l'accès de certaines voies et stationnement.

#### I -f) L'évaluation de l'investissement

Le transfert de la compétence voirie entrainera également le transfert des coûts d'investissement et de fonctionnement des voies qui seront mises à disposition de la communauté d'agglomération.

Il faudra donc définir les coûts actuels des voies existantes grâce au budget alloué sur les 5 ou 10 dernières années mais également les coûts futurs liés à la création et les réaménagements.

Ainsi chaque commune aura conscience des coûts liés à l'action de la compétence voirie sur les voies d'intérêt communautaire.

#### II ) Les points de vigilance

##### II .a) L'emprise sous la responsabilité de la communauté d'agglomération

L'emprise des voies d'intérêt communautaire n'est pas limitée à la seule chaussée. Les dépendances définies par le juge administratif ne peuvent être dissociées de la chaussée.

Par conséquent, les trottoirs, les terres plein, les fossés et talus font partis de l'emprise sous la responsabilité de la communauté d'agglomération.

De plus, l'éclairage public assurant un rôle de sécurité pour les usagers est également sous la responsabilité du gestionnaire de la voirie. Les réseaux d'évacuations des eaux pluviales sont eux aussi sous la responsabilité du gestionnaire de voirie quant ils permettent l'évacuation des eaux de ruissellement.

Enfin, l'implantation d'enseignes publicitaires sur le domaine public relève également de la compétence voirie si le pouvoir de police spéciale de la circulation a été transféré par le maire.

L'implantation de la signalisation routière sera également en charge de la communauté d'agglomération.

##### II .b) Réforme de 2012 pour les travaux à proximité des réseaux

En tant que gestionnaire de voirie dans le cadre de la réforme de 2012 sur les travaux à proximité des réseaux, la communauté d'agglomération en qualité de maître d'ouvrage et/ou de maître d'œuvre devra consulter le guichet unique lors de la réalisation de projets afin de prendre en compte les réseaux existants. Elle devra si nécessaire faire procéder à des investigations complémentaires en cas de réseaux avec une classe de précision trop faible. Enfin, elle devra fournir l'ensemble des réponses lors de la consultation des entreprises.

En tant qu'exploitant de réseaux (Eclairage public et eaux pluviales), la communauté d'agglomération devra mettre en place une cartographie de ces réseaux et s'enregistrer au guichet unique. Elle devra également répondre aux déclarations de travaux et aux déclarations d'Intention de Commencement de Travaux. Enfin, intégrer lorsqu'elles sont réalisées les résultats des investigations complémentaires.

## II .c) Les travaux de sécurité

Les travaux de sécurité notamment de déneigement de la chaussée pourront être réalisés par la communauté d'agglomération sur l'emprise de la chaussée grâce notamment à la mutualisation des moyens. Le reste de l'emprise pouvant être réalisé par la commune. En l'absence de réglementation claire sur ce sujet sachant que le déneigement reste sous la responsabilité du maire, un point sur ce sujet est à prévoir lors du transfert de la compétence voirie.

## II .d) Les voies de transport en commun en site propre (TCSP) et leur équipements

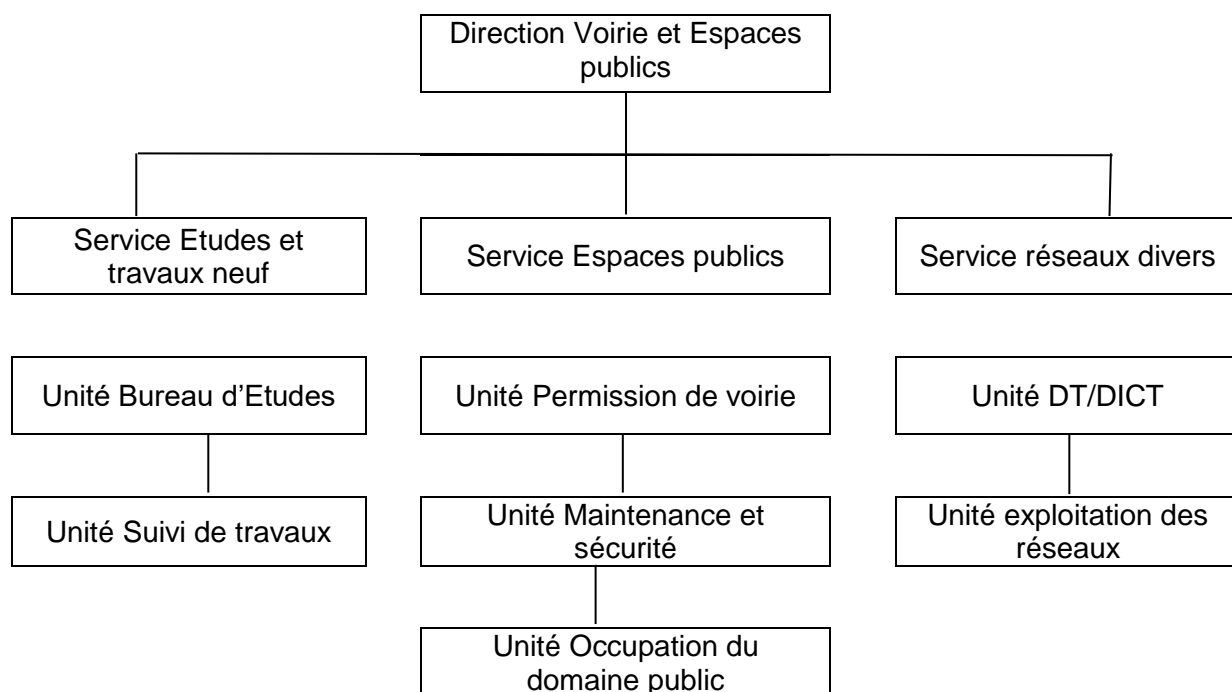
La création de voies TCSP est une compétence qui n'est pas incluse dans la compétence voirie mais transport.

Cependant depuis le Grenelle II, les voies de TCSP sont automatiquement considérées comme des voies d'intérêts communautaire à compter de la date de mise en service de la voie.

Concernant la pose et l'entretien d'abris voyageurs, l'arrêt du 8 octobre 2012 du Conseil d'Etat a instauré ces missions sous la responsabilité du gestionnaire de voirie. Cependant, ce point a été envoyé au gouvernement pour obtenir une position réglementaire sur cet aspect qu'il sera important de suivre.

Pour conclure, le transfert de la compétence voirie des communes vers notre communauté d'agglomération est un enjeu conséquent dans l'organisation et le fonctionnement de notre collectivité. Il permettra une évolution de la qualité du cadre de vie des habitants tout en permettant une mutualisation des moyens vecteur d'économie budgétaire.

## Question 2.



La future équipe en charge de la compétence voirie sera composée de 3 grands services :

- le Service Etudes et travaux neufs
- le Service Espaces publics
- le Service Réseaux divers.

### Le Service Etudes et travaux neufs.

Les missions de ce service seront la réalisation des projets de création et d'aménagement qui seront élaborés par l'unité bureau d'études. Ce service assurera également le suivi de la réalisation des travaux par le biais de l'unité suivi de travaux.

### Le Service Espaces Publics

Les missions de ce service seront principalement liées à l'occupation du domaine public et à son bon usage et entretien.

L'unité permission de voirie assurera les missions liées à la police spéciale de la conservation sur les voies du domaine public.

L'unité maintenance et sécurité assurera les opérations de maintenance courante des voies d'intérêt communautaire.

L'unité occupation du domaine public sera créée si les maires des communes transfèrent à la communauté d'agglomération le pouvoir de police spéciale de la circulation et du stationnement.

## Le Service réseaux divers

Il aura pour mission les réponses aux déclarations de travaux (DT) et d'intention de Commencement de Travaux (DICT) ainsi que l'organisation des investigations complémentaires. Ces missions seront assurées par l'unité DT/DICT.

Ce service aura également pour missions l'exploitation des réseaux divers sous la responsabilité de la communauté d'agglomération, c'est-à-dire, les réseaux d'éclairage public et d'eaux pluviales.

## Question 3

### Note relative aux procédures liées à l'amiante lors de travaux de voirie.

Depuis la parution du décret du 9 mai 2017 entré en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2018, tout les travaux nécessitant de démolir ou de rabotter une chaussée ne peuvent être exécutés sans que le maître d'ouvrage ne se soit assuré de l'absence d'amiante et de la teneur en HAP (Hydrocarbures aromatiques polycycliques).

#### I ) La recherche et les sources de provenance

En fonction du type de chaussée et de son année de réalisation, il est possible d'avoir une première approche des possibilités de présence de ces produits.

Cette recherche permettra de définir les analyses complémentaires qui seront à réaliser par le biais de prélèvements d'échantillons par un organisme spécialisé.

Afin de connaître et de définir la présence de ces produits, le guide établi sous l'égide du Comité de Pilotage National « Travaux Routiers-Risques Professionnels » comporte des tableaux synthétiques permettant un premier diagnostic.

#### II ) Les possibilités d'interventions.

Deux grandes classes de produits sont donc à rechercher l'amiante et les HAP.

Pour l'amiante, il faut impérativement qu'elle soit totalement absente en cas de travaux engendrant de la poussière c'est-à-dire dès qu'il y aura déstructuration de la chaussée. En cas de présence d'amiante avérée, les travaux devront être réalisés par une entreprise certifiée pour intervenir sur un site amianté. Cela entraînera une durée de travaux plus conséquente et un coût plus élevé.

Pour les HAP, il faut s'assurer que la teneur est en dessous des valeurs limite pour pouvoir lors de travaux de fraisage procéder à la réutilisation. Dans le cas du dépassement de la valeur aucune réutilisation ne sera possible.

### III) Propositions

#### III.a) La cartographie

Le travail de recherche des années de réalisation et donc de classification du risque pourra être cartographié via un outils SIG. Ainsi cette carte nous permettra d'obtenir un linéaire concerné ou potentiellement concerné par le risque amiante et HAP.

Dans le cas du recours à des prélèvements d'échantillons ceux-ci seront localisés sur cette cartographie avec les résultats obtenus contenu dans une fiche attributaire liée au point.

#### III.b) Le choix d'un laboratoire

Il paraît utopiste de penser que notre collectivité n'est pas concernée par cette problématique ou que nos services seront capable de retrouver les éléments nécessaires au diagnostic surtout pour les voiries qui n'ont pas connus de travaux structurant depuis de nombreuses années.

Il faudra donc lancer un appel d'offre de type accord cadre à bons de commande afin d'obtenir un laboratoire agréé pour réaliser des échantillons sur les routes sur lesquelles des projets sont prévus.

En effet, la fourniture des éléments permettant de justifier l'absence d'amiante et des HAP est obligatoire lors de la consultation des entreprises. Ceux-ci pour des questions de sécurité du personnel réalisant les travaux mais également par souci budgétaire qui pourrait être rapidement dépassé une estimation de travaux qui n'aurait pas pris en compte ces éléments. Le marché pourrait de surcroît devoir être annulé si l'entreprise attributaire n'était pas certifiée pour réaliser des travaux sur des chaussées amiantées par exemple.

La problématique amiante et HAP est donc une priorité lorsque des travaux sur la chaussée sont envisagés. Il est donc primordial de rechercher leur présence ou leur taux afin de s'assurer de la bonne faisabilité des travaux tant d'un point de vue technique que économique.

#### Question 4

Note comparative de l'aménagement du  
carrefour de la rue de la Liberté et de l'Egalité.

Vous trouverez en annexe à la présente note deux plans, l'un avec l'aménagement d'un carrefour giratoire et l'autre avec l'aménagement d'un carrefour à feux.



## I ) Carrefour giratoire

### I .a) Avantages

Les avantages de cette solution sont :

- une modification forte de la logique d'organisation de ce croisement
- les aménagements faible sur l'emprise nécessaire pour la création de la nouvelle entrée à la zone commerciale.
- la possibilité d'implanter des végétaux dans le rond point voir une œuvre artistique représentant un aspect de la culture local
- l'aspect sécuritaire couplé grâce au maintien de la continuité de la bande cyclable qui entraine une diminution de la chaussée.

### I .b) Inconvénients

- Coût important lié au rebordurage de la rue de la Liberté
- Nombreux panneaux de signalisation à mettre en place
- Extension des 2 passages piétons de la rue de la Liberté
- La modification de l'îlot de la rue de l'Egalité.

## II ) Carrefour à feux

### II .a) Avantages

- Coût de mise en place faible.
- Nouvelle entrée de la zone commerciale facilement intégrable dans le carrefour
- Pas de rebordurage de la rue de la Liberté (largeur de chaussée dédié au véhicule motorisé de 6 m)

### II .b) Inconvénients

- Carrefour peu modifié et pouvant laisser plus de place aux incivilités avec des conséquences pouvant être grave en cas de non respect d'un feu rouge par exemple.
- La gestion de la synchronisation des feux avec la gestion de la sortie du centre commercial en période de pointe

## III ) Choix d'une solution

Les solutions proposées ont deux approches assez éloignées, en effet le carrefour giratoire semble être très important dans l'aménagement de ce carrefour. Il sera également plus coûteux. D'autre part l'aspect sécuritaire de cet aménagement et la facilité de la gestion des sorties de la zone commerciale sont un argument qui justifie un tel coût.

Le carrefour à feux est quant à lui plus simple de réalisation mais aura un impact moins important sur la sécurité du carrefour laissant davantage de place aux incivilités. Enfin, la synchronisation du feu de sortie de la zone commerciale nécessitera une attention particulière notamment pour la gestion des heures de pointe.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, je préconiserai la solution d'un giratoire pour son aspect sécuritaire et pour la limitation des incivilités possible avec ce type d'aménagement.