

Rapport du Président

Séance publique du
lundi 31 mai 2021
N° CD-2021-5-1-2

1^{ère} Commission

Commission des dynamiques et équilibres territoriaux et des mobilités

Service instructeur

Pôle maintenance Service entretien des routes

Service consulté

POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DES TRAVERSES D'AGGLOMÉRATIONS (ATA)

Résumé : Les conseils départementaux du Haut-Rhin et du Bas-Rhin avaient mis en place des politiques d'accompagnement des communes dans leurs projets d'aménagement des routes départementales en traverse d'agglomération.

Il s'agit de proposer une politique unique pour la collectivité européenne d'Alsace basée sur un dispositif stable, lisible et homogène pour toutes les communes alsaciennes, qui soit également performant et équitable pour la Collectivité européenne d'Alsace (CeA).

La CeA restera un partenaire de proximité pour les communes tant en termes d'appui méthodologique et technique qu'en termes de financement.

Cette coopération sera d'autant plus fructueuse que la commune partagera le plus tôt possible avec la Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités de la CeA son intention d'aménager la traverse. En contrepartie, la DRIM informera les communes suffisamment en amont de son programme d'entretien des couches de roulement.

L'accompagnement de la CeA consistera en une prise en charge de la réfection de la chaussée sous sa propre maîtrise d'ouvrage. La délégation de maîtrise d'ouvrage sera réservée à quelques rares opérations pour lesquelles la commune souhaite modifier en profondeur le profil en long ou le profil en travers de la route engendrant ainsi des frais largement supérieurs à son strict entretien. Dans ce cas de figure, ces travaux complémentaires seraient à la charge de la commune.

Les dispositifs de subvention qui pourraient compléter cette participation relèvent d'une autre politique qui n'est pas traitée dans le présent rapport.

LES DISPOSITIFS EXISTANTS

Les politiques en vigueur s'articulent autour de grands principes valides dans les deux anciennes collectivités.

L'initiative de l'aménagement d'une route départementale en traverse d'agglomération relève de la commune.

A ce titre, la commune assure la maîtrise d'ouvrage des études en s'appuyant si nécessaire sur un maître d'œuvre (compétent de préférence...).

Elle bénéficie d'un accompagnement méthodologique et doctrinal des services de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) tout au long du dossier.

La CeA, en tant que propriétaire de la route, autorise la commune à réaliser les aménagements et prend en charge la réfection de la seule chaussée (entre les bordures de trottoirs).

Chaque opération fait l'objet soit d'une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage entre la CeA et la commune ou l'EPCI, porteur du projet, soit d'une permission de voirie, sous réserve que la convention générale de répartition des charges d'entretien des routes départementales en agglomération ait été signée.

Bas-Rhin	Haut-Rhin
Des conseils et prescriptions techniques et réglementaires visant à permettre à la commune et son maître d'œuvre d'aboutir à un projet d'aménagement efficace et conforme. Le déroulé de cette démarche était formalisé par des avis aux différentes étapes des études	
Réalisation des travaux de réfection de la chaussée sous maîtrise d'ouvrage et financement du conseil départemental. Lorsque l'état de la chaussée nécessitait une reprise complète de sa structure (environ 1/3 des opérations), le conseil départemental déléguait la maîtrise d'ouvrage des travaux de chaussée à la commune et lui apportait une aide financière.	Délégation systématique de la maîtrise d'ouvrage à la commune au travers d'une convention spécifique qui fixait la participation financière du conseil départemental. Le versement de cette participation financière était, in fine, établi sur la base de la réalité des travaux réceptionnés et payés par la commune.
Si le conseil départemental réalisait les travaux sous sa propre maîtrise d'ouvrage : formalisation de son accord technique sur les aménagements communaux via une permission de voirie autorisant la commune à réaliser les travaux	Formalisation de l'accord technique et de la participation financière du conseil départemental par une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage
Enveloppe annuelle de 3M€ de Crédits de Paiement (CP). Les dossiers communaux étaient instruits au fur et à mesure de leur avancement jusqu'à	Enveloppe annuelle de 5M€ d'Autorisations de Programme (plan triennal de 15 millions), pour 2 à 3 millions de Crédits de Paiement. Le décalage entre les AP et les CP se justifiait par la possibilité de report des

<p>épuisement de l'enveloppe allouée.</p> <p>Les travaux inscrits au budget des collectivités démarraient, de manière générale, dans l'année. Il était possible que le financement des opérations s'étale sur plusieurs exercices budgétaires.</p> <p>Aucun plafond n'était imposé par commune qui pouvait déposer autant de dossiers que souhaité sans condition de fréquence. A noter néanmoins que ces règles n'ont pas posé de difficultés.</p> <p>En effet, moyennant une certaine rigueur dans les conditions de prise en charge de la réfection éventuelle de la structure de chaussée (pas de prise en charge si la structure existante étaient satisfaisante), l'enveloppe annuelle de 3 M€ était bon an mal an suffisante pour répondre aux attentes.</p>	<p>travaux sur un exercice budgétaire ultérieur.</p> <p>La participation départementale était plafonnée à 200 000 € TTC par an et par commune. Les dossiers faisaient l'objet d'un arbitrage politique par les élus de chaque canton pour respecter une répartition équitable sur les territoires.</p> <p>En cas d'insuffisance de CP sur une année, une réévaluation à la hausse des montants pouvait être sollicitée par le biais des Décisions Modificatives (DM) budgétaires.</p>
---	---

Les trois principales différences entre les dispositifs étaient donc :

- La programmation budgétaire au fil de l'eau dans le Bas-Rhin et annuelle pour le Haut-Rhin,
- Les modalités de réalisation des travaux de chaussées : sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental dans le Bas-Rhin (50 à 65 % des opérations) et sous maîtrise d'ouvrage déléguée à la commune dans le Haut-Rhin,
- Bien qu'avec une enveloppe fixe, un fonctionnement s'apparentant à un « guichet ouvert » dans le Bas-Rhin, une décision de programmation (donc éventuellement quelques refus ou reports) par les élus dans le Haut-Rhin.

Le dispositif budgétaire du Conseil départemental du Bas-Rhin était très peu contraignant pour les communes qui pouvaient déposer un dossier même dans un délai très court avant sa réalisation. De plus, la réalisation des travaux sous sa propre maîtrise d'ouvrage en utilisant ses marchés permettait de bénéficier de prix plus intéressants et de clauses techniques cohérentes avec les exigences habituelles.

Cependant, ce dispositif ne permettait pas de gérer les priorités notamment si les demandes communales avaient dépassé l'enveloppe budgétaire allouée. Ce phénomène ne s'est pas produit lors des dernières années mais pourrait l'être à l'échelle de la CEA notamment sur des secteurs où le potentiel d'investissement des communes permettrait des opérations plus importantes et plus fréquentes.

Le dispositif du Conseil départemental du Haut-Rhin avait l'avantage de permettre une meilleure lisibilité sur l'exercice budgétaire et d'assurer une répartition assez

équitable des investissements de la collectivité sur les territoires. Il pouvait cependant conduire à un découpage de l'opération en plusieurs tranches annuelles. Pour la réalisation des travaux, la délégation de maîtrise d'ouvrage aux communes pouvait :

- induire un coût plus important que celui affiché sur des prestations similaires dans les marchés propres à la collectivité,
- ajouter des intermédiaires : commune et bureaux d'études qui n'étaient pas forcément au courant des exigences techniques et des prescriptions définies par le règlement de voirie départemental
- générer plus de démarches administratives pour le paiement de la participation financière du Conseil départemental.

PROPOSITION D'UN MODE DE CONVERGENCE

Il est proposé de retenir comme principe de base un accompagnement des communes selon deux axes :

- Une assistance technique et administrative sur les dispositifs de sécurisation à mettre en place afin d'aboutir à une autorisation de réaliser les travaux par la CeA sous la forme d'une permission de voirie. L'état d'esprit de ce suivi et de ces contrôles vise à aider les communes à mettre en œuvre des aménagements efficaces tout en garantissant une sécurité juridique vis à vis des textes réglementaires et de la jurisprudence. Des fiches pratiques seront établies par la DRIM pour permettre aux communes de bien comprendre le dispositif d'aménagement mis en œuvre et de les accompagner lors des différentes étapes de l'opération.
- Une participation financière avec la prise en charge de la réfection de la chaussée sous maîtrise d'ouvrage CeA. La délégation de maîtrise d'ouvrage serait réservée à quelques rares opérations pour lesquelles la reprise complète de la structure de chaussée se justifie par son état et uniquement sur décision CeA ou lorsque la commune souhaite modifier en profondeur le profil en long ou le profil en travers de la route engendrant ainsi des frais largement supérieurs à son strict entretien. Dans ce cas de figure, ces travaux complémentaires seraient à la charge de la commune.
La participation financière de la CeA serait corrélée à la signature par la commune de la convention d'entretien.

Concernant la gestion budgétaire, le retour sur les dernières années permet d'assurer qu'un plan triennal de 18M€ en autorisations de programme et une enveloppe annuelle de 6M€ de crédits de paiement satisferaient les besoins.

Pour garantir un juste équilibre territorial, il est proposé de plafonner les opérations à 250 000 € TTC par commune et par an. Ce montant correspond à la réfection complète d'une structure de chaussée sur une emprise de près de 500 ml, voire près de 800 ml si un simple renouvellement de la couche de roulement suffit.

Une répartition de l'enveloppe globale par territoire peut également être envisagée avec une redistribution possible des reliquats en fin d'année.

Afin de lisser la programmation sur l'année N et de permettre des ajustements et rattrapages, il est proposé d'instruire les demandes communales en deux séquences annuelles :

- Une programmation de 5M€ de Crédits de Paiement (CP) pour une première session : avec un dépôt des dossiers pour le 30 juin de l'année N-1, un passage en COMTER en septembre, un suivi de la commission permanente en octobre/novembre pour un démarrage des travaux au 1^{er} semestre de l'année N.
- Une seconde session de l'ordre de 1M€ avec un dépôt des dossiers pour le 31 décembre de l'année N-1, un passage en COMTER au 1^{er} trimestre de l'année N, suivi de la commission permanente en juin pour un démarrage des travaux au second semestre de l'année N

CALENDRIER ANNUEL PREVISIONNEL

Action	Calendrier
Remise des projets via les Services Routiers	Avant le 30 juin année N-1
Soumissions des dossiers recensés en commissions territoriales pour un arbitrage éventuel	septembre année N-1
Validation en Crédits de Paiement (CP) de la liste principale des opérations en traverse d'agglomération du millésime de l'année N, pour un démarrage des travaux dès le printemps	Décembre année N-1 Ou Janvier année N
Information des communes	Avant le 31 décembre
Remise des dossiers de rattrapage via les Services Routiers	janvier année N
Soumissions des dossiers supplémentaires recensés en commissions territoriales pour un arbitrage éventuel	mars année N
Validation en Crédits de Paiement (CP) de la liste complémentaire pour un démarrage au deuxième semestre de l'année N	Juin année N
Information des communes	Juin - juillet

Ce dispositif permet une optimisation du programme avec une anticipation allant de 6 mois minimum à 12 mois maximum. Il implique un acte politique fort et visible, sans aller à l'encontre du renforcement de la notion de partenariat avec les communes.

Au vu de ce qui précède, je propose à l'assemblée plénière de valider la nouvelle politique d'aménagement des traverses d'agglomération

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'F' followed by a curved line that ends in a small hook.

Frédéric BIERRY