



Transfert de la compétence voirie aux communautés : chacun son chemin

Publié le 02/05/2018 Philie Marcangelo-Leos / Victoires-Editions

Aménagement du territoire | Environnement - Energie - Transports | Organisation territoriale - Elus

Impliquer l'intercommunalité dans la gestion des routes sur son territoire : l'idée a déjà largement fait son chemin... L'Assemblée des communautés de France (ADCF) et Territoires Conseils en révèlent toute la pertinence dans une étude publiée ce 27 avril qui dresse un panorama de la diversité des pratiques actuelles, tout en mettant en exergue la similitude des problématiques rencontrées par les acteurs du bloc local, aujourd'hui gestionnaires des deux tiers de la voirie à l'échelle nationale.

Accompagner les acteurs locaux souhaitant mettre en œuvre la compétence voirie au sein du bloc local, tel est l'objectif de l'étude réalisée par l'ADCF et Territoires Conseils. Véritable panorama des pratiques actuelles, cette publication se fonde sur les résultats d'une enquête nationale inédite menée en 2017 auprès des communautés et métropoles, toutes catégories confondues. Une large majorité d'entre elles ont déjà sauté le pas, alors même que cette compétence n'est pas obligatoire pour les communautés de communes et d'agglomération.

Si certaines tendances émergent, les pratiques des communautés et des métropoles en matière de gestion des routes s'avèrent sur le terrain "riches et variées", souligne l'étude dont la première partie met en relief une répartition des compétences "à géométrie variable". Premier facteur d'explication : un cadre juridique "ajustable" quel que soit le caractère du transfert. Une écrasante majorité (89%) des communautés de communes et d'agglomération a toutefois fait le choix d'un transfert "à titre optionnel", vraisemblablement afin d'être soumis à un régime juridique encore plus souple. Reste que le choix de tel ou tel type de transfert ne préjuge en rien de l'étendue de la compétence. "Les communautés exerçant la compétence voirie à titre facultatif peuvent gérer une part importante du réseau", note ainsi l'étude.

Le mode de définition de l'intérêt communautaire n'est également "pas symptomatique du niveau d'intégration de la compétence à l'échelle de la communauté". Avec, toutefois, une préférence pour le transfert de compétence partiel, parfois accompagné de dispositifs complémentaires de mutualisation de moyens (pour près de 70% des communautés entre 70.000 et 100.000 habitants).

Périmètre variable

L'étude montre par ailleurs que l'étendue du périmètre de compétences et l'étendue des voies prises en charge varie selon "une tendance inversement corrélée" : "Plus la part des voies prises en charge par la communauté est importante, plus le champ d'action se réduit."

Bien que la compétence voirie soit pour elles obligatoire - et son périmètre fixé par le juge administratif -, les communautés urbaines et les métropoles sont elles aussi amenées à négocier leur champ d'intervention en la matière, sachant qu'"une intégration sous conditions de certains éléments

autorise une répartition plus fine des compétences entre la métropole ou la communauté urbaine et leurs communes membres". A la métropole Rouen Normandie par exemple, des discussions ont porté "sur la transmission ou non d'accords formés entre les communes et certains bailleurs privés concernant l'éclairage des espaces privés de ces bailleurs, assuré en partie par l'éclairage public des espaces communaux adjacents".

Globalement, métropoles et communautés expriment peu ou prou les mêmes attentes : une répartition claire des compétences entre bloc local et département ainsi qu'une définition précise des accessoires de la voirie.

Lever les obstacles

Performance dans la commande publique, dans la programmation des investissements, réalisation d'économies d'échelle et cohérence de l'aménagement du territoire intercommunal sont autant de raisons mises en avant pour justifier le transfert. Sachant que le premier effet recherché est "une meilleure cohérence de l'action communautaire au regard de l'exercice de compétences connexes" (pour 37% des communautés répondantes).

Quant aux principaux obstacles recensés, ils résident dans la peur d'une perte de proximité des services et dans les risques financiers : "La prise de compétence voirie a des effets financiers conséquents, au point qu'il s'agit pour certaines communautés du premier poste de dépense budgétaire".

"Une bonne évaluation des charges à transférer est donc un préalable nécessaire à la réussite du transfert de la compétence voirie", alerte l'étude, qui décline les clés de réussite. Metz Métropole a ainsi conjugué deux méthodes classiques : une moyenne pluriannuelle des charges pour l'évaluation des dépenses de fonctionnement et l'élaboration d'un tarif par mètre linéaire pour les dépenses d'investissement.

Pour parer cette problématique, certains territoires ont préféré privilégier une période de conventionnement avec les communes membres, voire établir la rénovation des voies comme préalable au transfert (cas de la communauté de communes des Bastides en Haut-Agenais Périgord). D'autres pratiques consistent à assurer des garanties d'investissement aux communes.

Développer la complémentarité communes / communautés

Au-delà, le recours à des dispositifs de coopération et de mutualisation plus ou moins intégrateurs représente une alternative au transfert : services communs, fonds de concours, groupement de commande... Entre un exercice de la compétence voirie pleinement intégré et un exercice communal, il existe donc un panel extrêmement varié de pratiques exploré ici sous l'angle de la pluralité des acteurs concernés. Le développement d'une complémentarité entre communes et communauté est encouragé afin d'éviter l'écueil d'une répartition "rigide et inopportune" de la compétence voirie au sein du bloc local. Pour les communautés urbaines et les métropoles, cette articulation prend la forme de "pactes de gouvernance" assurant "une marge de manœuvre et d'appréciation aux communes sur les aspects tant décisionnels (proposition budgétaire) qu'opérationnels (déneigement...)".

Dans cette seconde partie, l'étude ne fait pas l'impasse sur une autre question décisive, celle du transfert et de la répartition des agents, là encore intimement liée au périmètre de la compétence. A Tours Métropole Val de Loire, les agents transférés peuvent être mis à disposition de leur commune d'origine pour certaines missions non transférées. "Ce mécanisme est pensé afin d'individualiser au

mieux les transferts induits par la transformation en métropole", explique le document. Cette réorganisation des services peut également donner lieu à "la création d'une culture commune entre les agents aux profils divers", comme c'est le cas à la communauté de communes Médoc Estuaire. Différents outils juridiques sont enfin exposés pour valoriser au mieux les entreprises locales de travaux publics.

POUR ALLER PLUS LOIN

La présentation des principaux résultats de l'enquête menée en 2017 auprès des communautés et métropoles

Accéder à l'étude : "Mise en oeuvre de la compétence voirie au sein du bloc local"

