



HAL
open science

Les enjeux du passage en métropole : l'exemple de Grenoble-Alpes Métropole dans le cadre du transfert de la compétence "voirie, déplacements et espaces publics"

Gaëlle Suc

► To cite this version:

Gaëlle Suc. Les enjeux du passage en métropole : l'exemple de Grenoble-Alpes Métropole dans le cadre du transfert de la compétence "voirie, déplacements et espaces publics". Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01272234

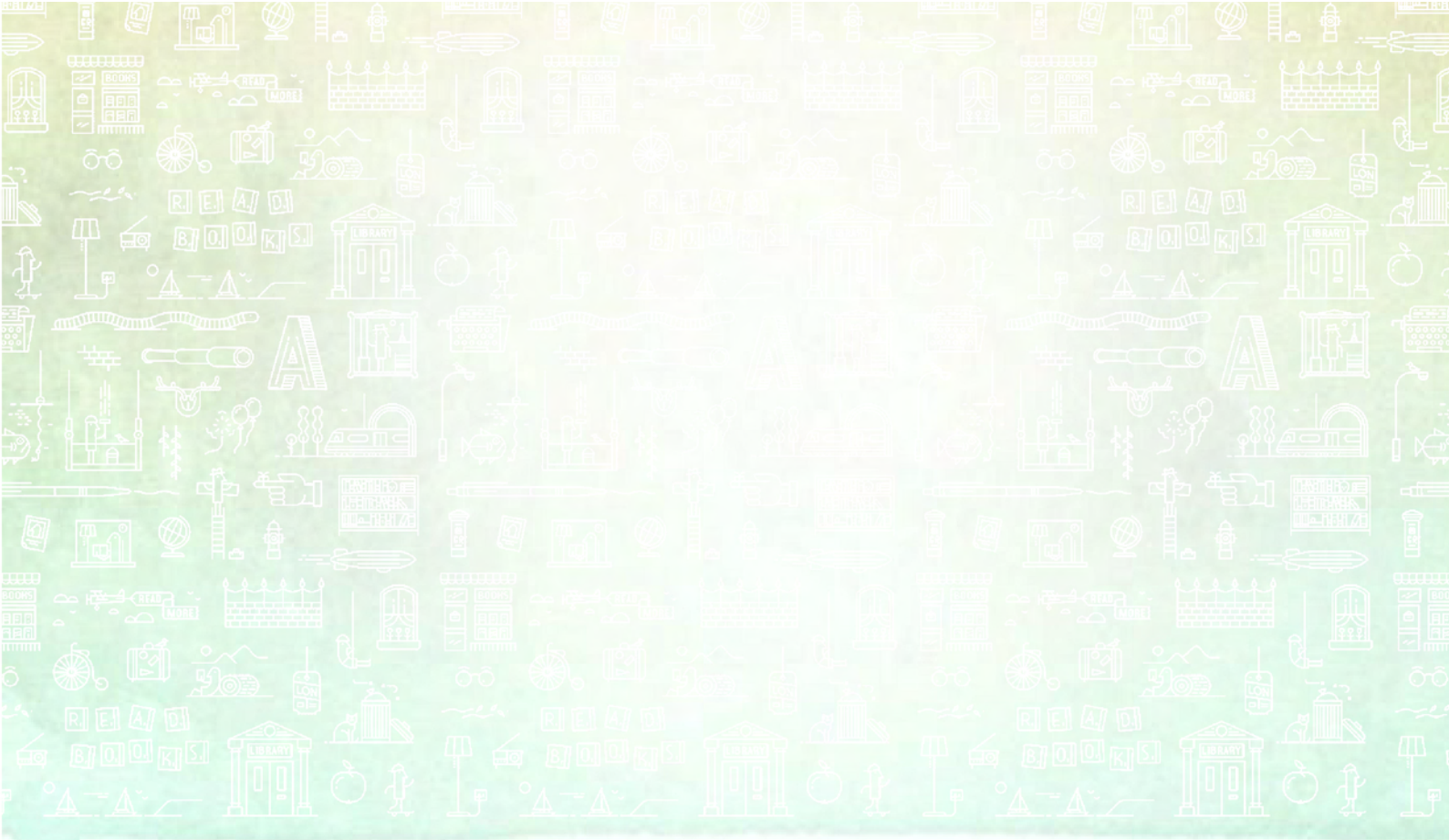
HAL Id: dumas-01272234

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01272234>

Submitted on 18 Feb 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



LES ENJEUX

DU PASSAGE

EN METROPOLE

L'exemple de Grenoble-Alpes Métropole dans le cadre du transfert de la compétence « voirie, déplacements et espaces publics »

Gaëlle Suc ▲ Sous la direction de Kamila Tabaka
Maître d'apprentissage : Arnaud Saillet ▲ Septembre 2014 - Septembre 2015
Projet de fin d'études Master Sciences du Territoire - Urbanisme et Projet Urbain

Auteur	Gaelle Suc
Titre du projet de fin d'études	Les enjeux du passage en métropole : l'exemple de Grenoble-Alpes Métropole dans le cadre du transfert de la compétence « voirie, déplacements et espaces publics ».
Date de soutenance	7 juillet 2015
Organisme d'affiliation	Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès France
Organisme dans lequel l'alternance a été effectuée	Grenoble-Alpes Métropole
Directeur du projet de fin d'études	Kamila Tabaka
Collation	Nombre de pages : 129 Nombre d'annexes : 14 Nombre de références bibliographiques : 43
Mots-clés analytiques	Métropole, Voirie, Maptam, Communes, SIG, Cartographie
Mots-clés géographiques	Grenoble-Alpes Métropole, Grenoble, Isère, France
Résumé	<p>A l'heure de la montée des agglomérations en puissance, la France inscrit ses métropoles dans l'acte III de la décentralisation. Ces nouveaux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) se dotent de nouvelles compétences, qui doivent être appréhendées et adaptées à chacun.</p> <p>Grenoble-Alpes Métropole a dû se doter d'outils intelligents et d'importants moyens humains pour intégrer ces compétences vastes et importantes, telles que celle de la voirie. De nouvelles questions sont apparues, tout le long de ce processus, et doivent être traitées afin de mener aux mieux les nouveaux enjeux métropolitains.</p>
Abstract	<p>At the time of the rise of cities in power, France registers its metropolises in the act III of the decentralization. These new Public intermunicipal cooperation institutes (EPCI) are equipped with new skills, which must be assessed and adapted to each.</p> <p>Grenoble-Alpes Métropole has of to provide with intelligent tools and with important average human means to integrate these vast and important skills, such as that of the public road network. New questions appeared, during this process, and must be processed to lead to better the new metropolitan stakes.</p>

REMERCIEMENTS

J'adresse mes remerciements aux personnes qui m'ont accueilli et aidé dans la réalisation de ce mémoire. Cette année d'alternance m'a permis d'apprendre d'avantage et de me confronter au monde du travail. Cette expérience a été très enrichissante d'un point de vue scolaire, professionnel et personnel.

Tout d'abord, j'adresse mes remerciements à mon maître d'apprentissage, Arnaud Saillet. Sa patience, sa disponibilité, son aide et ses conseils ont contribué à mon enrichissement intellectuel et à ma prise de position au sein d'un sujet d'actualité.

Je désire aussi remercier ma directrice de mémoire Kamila Tabaka, enseignante à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, qui a accepté de diriger ce travail, m'a guidé et m'a aidé à trouver des solutions pour avancer.

Merci à Hans Van Eibergen de m'avoir accueillie au sein du Département Mobilités, Transports et Conception de l'espace public, et à Stéphane Gusmeroli, directeur du Service Etudes et Développement. Je remercie aussi Patricia Varnaison Revolle, qui a pris la suite du département.

Je remercie également l'ensemble de l'équipe et mes collègues pour leur accueil et avec qui j'ai pu travailler et échanger sur divers sujets. Je remercie aussi les membres du jury qui me font l'honneur d'évaluer ce travail.

Enfin je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont conseillé et relu lors de la rédaction de ce mémoire.

SOMMAIRE

INTRODUCTION p. 1

1. CADRE JURIDIQUE DU PASSAGE EN METROPOLE p. 2

1.1 CADRE REGLEMENTAIRE
p. 3

1.2 CREATION DES METROPOLES
p. 8

1.3 L'ORGANISATION DU PASSAGE EN METROPOLE : INTEGRATION DES COMPETENCES METROPOLITAINES A GRENOBLE-ALPES METROPOLE
p. 17

1.4 CADRE TECHNIQUE : COMPETENCES TRANSFEREES
p. 23

2. METHODES DE TRAVAIL ET ORGANISATIONS p. 30

2.1 DELIBERATIONS
p. 31

2.2 GROUPE TECHNIQUE « ESPACE PUBLIC, VOIRIE ET DEPLACEMENTS »
p. 34

2.3 ANALYSES DES QUESTIONNAIRES « VOIRIE, ACCESSOIRES DE VOIRIE ET ESPACES DEDIES AUX DEPLACEMENTS »
p. 44

3. LES DIFFERENTS CHANTIERS POUR CONSTRUIRE LA METROPOLE, DANS LE CADRE DE LA COMPETENCE VOIRIE p. 48

3.1 IDENTIFICATION ET QUALIFICATION DES VOIRIES DE LA METROPOLE
p. 53

3.2 DIAGNOSTIC DES CHAUSSEES
p. 62

CONCLUSION p. 70

TABLE DES FIGURES p. 71

TABLE DES SIGLES p. 73

BIBLIOGRAPHIE p. 74

ANNEXES p. 77

INTRODUCTION

Le 27 janvier 2014, la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles (MAPTAM) est promulguée et publiée au Journal Officiel. Cette loi s’inscrit dans l’acte III de la décentralisation, qui permet de transférer des compétences administratives de l’Etat aux échelons inférieurs. Un nouveau statut est créé, pour les métropoles, afin de permettre aux agglomérations de plus de 400 000 habitants d’exercer pleinement des compétences adaptées à la diversité de leurs territoires. Ces métropoles permettent de rendre l’action publique plus proche et plus efficace, mais aussi de peser au niveau européen et international.

Pour comprendre le contexte, nous sommes amenés à analyser les différentes étapes et lois qui construisent cet acte de décentralisation territoriale. Ces analyses permettront d’articuler ce travail de fin d’études autour d’une thématique particulière : les enjeux du passage en métropole. L’exemple de Grenoble-Alpes Métropole sera plus spécialement développé, dans le cadre du transfert de la compétence « voirie, déplacements et espaces publics ».

Les missions qui m’ont été confiées lors de mon apprentissage se sont axées sur ce changement de statut. L’agglomération grenobloise a été transformée, par décret, en métropole au 1^{er} janvier 2015. Cette dernière année de master en alternance m’a

permis de faire émerger ce thème d’étude et cette problématique liée à la métropolisation.

Dans une première partie, il sera important de poser le cadre juridique du passage en métropole. Les différentes lois seront développées, afin de comprendre comment la création des métropoles s’est mise en place. Un chapitre sera plus particulièrement développé sur l’organisation, l’intégration et le cadre technique des compétences métropolitaines à Grenoble-Alpes Métropole.

Ensuite, il s’agira de détailler les méthodes de travail et l’organisation. Pour ce faire, ce travail sera porté principalement sur la compétence « voirie, déplacements et espaces publics », les différentes délibérations et le groupe technique.

Enfin, la dernière partie mettra en avant les différents chantiers auxquels j’ai pu participer : le diagnostic des chaussées et l’identification des voiries de la métropole. Les démarches, les étapes et les analyses de ces chantiers seront explicitées afin de montrer la démarche interne de la mise en place du passage en métropole sur cette compétence particulière.

La mise en question d’une démarche d’élaboration d’outils communs à tous les services et territoires métropolitains constituera l’ouverture de ce travail de fin d’études.



Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) sont des groupements de communes ayant pour objet l'élaboration de « projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité ». Ils sont soumis à des règles communes, homogènes et comparables à celles de collectivités locales. En outre, les EPCI à « fiscalité propre » disposent du droit de fixer certains taux d'imposition afin de financer leur fonctionnement et investissements.

Quatre types d'EPCI coexistent, en fonction de la population regroupée dans le périmètre intercommunal : les communautés urbaines, les communautés d'agglomération, les communautés de communes et les syndicats d'agglomération nouvelle. Depuis la loi du 16 décembre 2010, une nouvelle catégorie d'EPCI a été créée : la métropole.

1.1. CADRE REGLEMENTAIRE

La décentralisation, processus d'aménagement du territoire français, permet de transférer des compétences administratives de l'Etat vers les collectivités territoriales. Aujourd'hui, la France compte quatre échelons administratifs locaux qui se partagent des compétences. Ce sont les communes, les intercommunalités, les départements et les régions. Cet empilement d'échelons administratifs est souvent désigné par l'expression « millefeuille territorial ». Ce millefeuille territorial était très stigmatisé car il causait un enchevêtrement de compétences, de conflits et de concurrences entre les différentes collectivités sur un même territoire. Les processus étaient complexes et les circuits décisionnels lents.

De 2010 à aujourd'hui, plusieurs lois se sont succédées. Leurs motivations restent identiques : la compétitivité, la simplification et les économies.

La création des métropoles permet de hisser ces dernières à un niveau comparable aux agglomérations européennes et mondiales. La métropole lyonnaise, par exemple, se veut être une métropole européenne à portée stratégique capable de se positionner en concurrence avec d'autres métropoles européennes comme Milan, Turin ou Barcelone.

La simplification du millefeuille territoriale permet de rendre l'organisation territoriale plus lisible pour le citoyen. Elle repose aussi sur la volonté de garantir une proximité et un fonctionnement plus efficace des services territoriaux de l'Etat. Cela passe par la création des métropoles et le regroupement des compétences

en leur sein, mais aussi par la volonté de disparition des départements, ou la carte des nouvelles régions. En janvier 2016, les régions françaises passeront de 22 à 13 et seront dotées de compétences stratégiques accrues. De plus, en 2020, la réforme des conseils départementaux se fera selon les caractéristiques des territoires soit par leur maintien, soit par leur fusion avec la métropole ou la fédération d'intercommunalité.



Figure 1 : Le regroupement des régions françaises (Source : site internet du gouvernement français).

Enfin la création des métropoles doit permettre de réaliser des économies d'échelle en mutualisant les services

et en diminuant le nombre d'agents publics. « Pour constater des économies d'échelle, il faut qu'à qualité de service inchangée, le coût de ce service pour l'utilisateur baisse parce que les facteurs de production du service ont été utilisés plus efficacement et à la bonne échelle territoriale ou démographique. »¹ Cependant, la diminution du nombre d'agents publics ne sera pas forcément constatée sur le terrain. Les petites communes ne transfèrent pas automatiquement leurs agents, souvent multitâches. Cela forme des « doublons » aux niveaux métropolitain et communal.

Loi RCT (Réforme des Collectivités Territoriales) du 16 décembre 2010

Outre le fait que cette loi prévoit le remplacement des conseillers départementaux et régionaux par des conseillers territoriaux, elle applique des dispositions visant au renforcement et à la simplification de l'intercommunalité. De plus, ce texte prévoit la création de métropole pour les zones urbaines de plus de 500 000 habitants. « La métropole est un établissement public de coopération intercommunale regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave et qui s'associe au sein d'un espace de solidarité pour élaborer et conduire ensemble un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social de leur territoire afin d'en améliorer la compétitivité et la cohésion. Peuvent obtenir le statut de métropole les établissements publics de coopération intercommunale qui forment, à la date de sa création, un

¹ Philippe DALLIER, Sénateur. Rapport d'information sur l'intercommunalité. Observatoire de la Décentralisation. Février 2006.

ensemble de plus de 500 000 habitants et les communautés urbaines instituées par l'article 3 de la loi n° 66-1069 du 31 décembre 1966 relative aux communautés urbaines ».² Constituées sur la base du volontariat, les métropoles créées par cette loi sont sans limitation de durée. La première métropole créée en application de la loi du 16 décembre 2010 est la métropole Nice-Côte d'Azur par le décret du 17 octobre 2011.



Figure 2 : Hémicycle de l'Assemblée Nationale
(Source : site internet de l'Assemblée Nationale)

Loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 22 février 2014

La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine fixe de nouvelles responsabilités aux EPCI en matière d'animation et de coordination de la politique de la ville. Elle affirme clairement le rôle de l'intercommunalité dans le partenariat de la politique de la ville : l'échelle intercommunale est reconnue comme celle de la cohérence de l'action des

² LOI n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales. [En ligne] <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023239624&fastPos=1&fastReqId=1006468405&categorieLien=id&oldAction=rechTexte> [Page consultée le 3 avril 2015].

partenaires de la politique de la ville. L'EPCI est ainsi responsable de « l'animation et de la coordination du contrat de ville ».

Le maire reste donc l'opérateur du contrat de ville, au titre de sa compétence de proximité, tandis que l'EPCI est en charge, outre la mise en œuvre des actions relevant de ses compétences, de l'animation du partenariat.

La métropole devient ainsi compétente pour l'élaboration du diagnostic du territoire et la définition des orientations du contrat de ville ; de l'animation et la coordination des dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale, des dispositifs locaux de prévention de la délinquance ; ainsi que de la mise en œuvre des actions relevant de ses compétences et de celles de portée intercommunale.

Loi MAPTAM (de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) du 27 janvier 2014

Les ensembles de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine, et de plus de 650 000 habitants sont transformés en métropole

Prévoit qu'au 1^{er} janvier 2015 tous les EPCI à fiscalité propre formant un ensemble de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine (au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)), et de plus de 650 000 habitants, sont transformés par décret en métropole. Cette création des métropoles s'inscrit dans

l'acte III de la décentralisation. Cela vise à simplifier le millefeuille institutionnel en donnant aux régions et aux métropoles les moyens de conforter leurs atouts.³ Cette loi réforme le statut de la métropole instituée par la loi du 16 décembre 2010.

Les communes confortées



Les intercommunalités montent en puissance



Les départements centrés sur la solidarité



Les régions renforcées



La loi réaffirme la volonté d'améliorer la cohésion, la compétitivité et un développement durable et solidaire. Le statut de métropole est créé afin d'accompagner la dynamique urbaine, en confortant les atouts de certains territoires, pour leur permettre d'exercer pleinement leur rôle en matière de développement économique, d'innovation, de transition énergétique, de politique de la ville et de préserver leur cadre de

vie.⁴ Elle se décompose en deux volets :

- La modernisation de l'action publique :
 - La clause de compétence générale des départements et des régions, supprimée par la loi de réforme des collectivités territoriales (RCT) du 16 décembre 2010, est rétablie.
 - Des collectivités sont désignées comme chefs de file. Par exemple, la région est chef de file pour l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transport.
 - Un nouvel organe de concertation est créé. C'est la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP). Elle est chargée de favoriser un exercice concerté des compétences des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics.

- L'affirmation des métropoles : Trois métropoles à « statut particulier » : la métropole du Grand Paris, la métropole de Lyon et la métropole Marseille-Aix-en-Provence.

Neuf métropoles dites de « droit commun » : 6 communautés urbaines (Bordeaux, Lille, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulouse) et 3 communautés d'agglomération (Grenoble, Rennes, Rouen).

Deux autres agglomérations en mesure de devenir métropole : Brest et Montpellier.

³ Grenoble-Alpes Métropole. « En route vers la Métropole ». *La lettre de la mission Métropole*. Grenoble : avril 2014, n° 1, p. 1-4

⁴ « Demain, la métropole », Communauté d'Agglomération Grenoble-Alpes Métropole, Grenoble : septembre 2014, 43 pages.

Loi ALUR du 26 mars 2014

La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) fixe de nouvelles responsabilités aux EPCI dans les champs notamment de l'urbanisme et du logement. Elle précise les modalités de la prise de compétence PLU (Plan Local d'Urbanisme) par la Métropole, et en particulier fixe l'obligation d'élaborer un PLU à l'échelle intercommunale. La loi positionne la métropole comme acteur unique de la lutte contre l'habitat indigne et confie de nouvelles responsabilités aux EPCI dans le champ de la gestion de la demande de logement social. Elle précise que les OPH (Offices Publics de l'Habitat) ne peuvent plus être rattachés à une commune membre d'un EPCI compétent en matière d'habitat. Et enfin, elle prévoit à compter du 1er juillet 2015, la fin de la mise à disposition des services déconcentrés de l'Etat pour l'instruction des autorisations d'occupation du sol.

Projet de Loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République)

Dernier volet de la réforme territoriale, le texte du projet de Loi NOTRe a été adopté le 2 juin 2015 en deuxième lecture à l'Assemblée Nationale. Initialement, ce texte avait pour but de clarifier les compétences entre collectivités. Il vient renforcer les intercommunalités en augmentant leurs compétences. Au début, il était discuté d'augmenter le seuil de 5 000 habitants à 20 000 pour la création d'un EPCI à fiscalité propre, or l'ancien seuil est maintenu. Cependant, des dérogations sont possibles pour les zones faiblement peuplées, les zones de montagne, les communautés récemment regroupées mais aussi

lorsque leur projet de fusion a un périmètre minimum de 50 communes.⁵

De plus, ce projet de loi permet de conforter les communes en les déterminant comme échelon de base de démocratie locale. Les départements sont centrés sur la solidarité sociale et territoriale, mais conserve également la compétence des collèges et de la voirie départementale, et les régions sont renforcées avec des leviers de développement économique, de transport et d'aménagement du territoire.⁶ Les régions pourront coordonner les acteurs du service public de l'emploi avec l'Etat. En concertation avec les métropoles et les EPCI à fiscalité propre, les régions devront élaborer un schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII). Ce schéma permettra d'organiser les actions menées en matière d'aides aux entreprises.

Si les motivations restent les mêmes entre ces différentes lois, il y a aussi des différences.

L'Etat apparaît plus autoritaire. Le principe de volontariat pour constituer les métropoles a été remplacé par une obligation. Les EPCI rassemblant plus de 400 000 habitants, au sein d'une aire urbaine de plus de 650 000 habitants, sont automatiquement transformés en métropole par décret au 1^{er} janvier 2015. Les cadres sont

⁵ NEMARQ, Christine. « Loi NOTRe : l'Assemblée adopte sa version de partage des compétences ». *Maires de France*, avril 2015, n° 323, p. 10-11.

⁶ Ministère de la Décentralisation et de la Fonction Publique. « Projet de loi NOTRe : adoption en première lecture à l'assemblée nationale ». *Ministère de la Décentralisation et de la Fonction Publique*, mars 2015. [En ligne]. <http://www.action-publique.gouv.fr/projet-loi-notre-adoption-premiere-lecture-a-lassemblee-nationale> [Page consultée le 3 avril 2015].

imposés aux communes, et depuis la Loi RCT, elles ne peuvent plus se situer hors d'une intercommunalité.

Le seuil démographique requis pour la création d'une métropole a été abaissé. La Loi RCT de 2010 exigeait un seuil de 500 000 habitants. Depuis la Loi Maptam, ce seuil a été abaissé à 400 000 habitants. Cela a permis un assouplissement au niveau de la création. En dehors des métropoles « obligatoires », d'autres métropoles peuvent être créées. Si les deux tiers des communes membres d'un EPCI représentent la moitié de la population (ou inversement, si la moitié des communes membres représentent minimum les deux tiers de la population), l'EPCI peut se porter candidate à sa transformation en métropole.

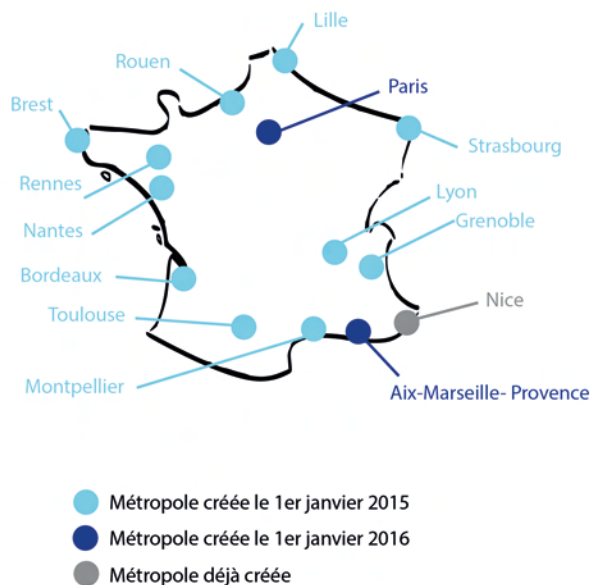


Figure 3 : Dates de création des métropoles (Source : Site internet du gouvernement français).

1.2. CREATION DES METROPOLES

14 métropoles : 3 métropoles à statuts particuliers, 9 métropoles de « droit commun » et 2 agglomérations en mesure de devenir métropoles

La France possèdera, à terme, un total de 14 métropoles. Une a été créée avant la loi MAPTAM, neuf ont été créées au 1^{er} janvier 2015. Ce sont les métropoles de « droit commun ». Trois métropoles à statut particulier seront créées en 2016, sauf une seule (Lyon), qui a pris ses fonctions en même temps que les métropoles de droit commun. Enfin, deux agglomérations ont été en mesure de devenir des métropoles et ont été créées à l'application de la loi du 27 janvier 2014.

Trois métropoles à statut particulier :

Les trois métropoles à statut particulier, que sont le Grand Paris, la métropole de Lyon et la métropole Aix-Marseille-Provence, se distinguent des métropoles de droit commun par leurs spécificités en terme de poids économique, de taille et de situation⁷.

⁷ GERBEAU, Delphine. « Les 9 principales dispositions de la loi « métropoles » dans le détail ». *La Gazette des Communes*, janvier 2014. [En ligne]. <http://www.lagazettedescommunes.com/218245/les-9-principales-dispositions-de-la-loi-metropoles-dans-le-detail/#> [Page consultée le 3 avril 2015].

Métropole du **Grand Paris**

- Regroupera **Paris et les 124 communes** des 3 départements de petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne).
- Près de **7 millions d'habitants**.
- Les communes des autres départements de la région d'Ile-de-France appartenant, au 31 décembre 2014, à un EPCI comprenant au moins une commune des départements cités auparavant et dont le conseil municipal a délibéré favorablement avant le 30 septembre 2014, feront parties de cette métropole.
- Elle se substituera aux **19 EPCI à fiscalité propre** qui préexistent dans le périmètre de la petite couronne.
- La métropole sera organisée **d'un seul tenant et sans enclave d'au moins 300 000 habitants**.
- Son caractère particulier se définit par la **fin de l'exception de la Région Ile-de-France**, qui n'avait pas d'obligation de couverture intercommunale. Le Grand Paris sera construit avec des sous ensembles de la métropole : des conseils de territoires et des pôles d'équilibre à l'échelle régionale.
- Elle aura pour objectif de conduire des **actions d'intérêt métropolitain** de développement durable et d'amélioration de la compétitivité et de l'attractivité de son territoire. Un plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement sera mis en œuvre pour accroître et rééquilibrer l'offre de logement.



Métropole du **Grand Lyon**

- Collectivité à **statut particulier et unique** en France. Elle exerce l'ensemble des **compétences cumulées du Grand Lyon et du Conseil Général du Rhône** sur le territoire géographique de la communauté urbaine.

- Composée de **59 communes** et d'**1,3 millions d'habitants**.

- Le département continue d'exercer ses compétences pour les 230 autres communes et devient le **Nouveau Rhône**.

- La loi reprend et affine le travail préalablement construit par les élus locaux. Son nouveau statut permet d'**accroître l'attractivité et le rayonnement du territoire à l'échelle nationale et internationale**. En plus des compétences issues du Grand Lyon (aménagement urbain, habitat et logement, développement durable et énergie, planification territoriale, transports et mobilité, développement économique, relations internationales, propreté urbaine, eau et assainissement, voirie, tourisme et agriculture), ses compétences issues du département ne sont pas des moindres. Ces dernières concernent l'insertion, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, le logement et le développement urbain, la mobilité, la famille, l'éducation, l'enfance, la culture et le sport, l'aménagement du territoire, la voirie, le tourisme et l'agriculture. Elle peut également agir ponctuellement **en lieu et place de la région et de l'Etat** dans le cadre d'une délégation de compétences, entre autre, en matière de création et gestion d'équipements culturels, d'hygiène et santé, de participation à la gouvernance des gares, etc.

Métropole d'**Aix-Marseille-Provence**

- Constitué des **93 communes** des six EPCI préexistants.

- Environ **1,8 millions d'habitants**. Cela constituera 93% de la population des Bouches-du-Rhône et 37% de l'ensemble de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

- A la différence des autres métropoles, la métropole d'Aix-Marseille-Provence sera **dotée de territoires** dont les périmètres seront fixés par décret en Conseil d'Etat.

- Chacun de ces territoires sera **composé d'un conseil** comportant les délégués des communes du territoire au conseil de la métropole. Ces conseils pourront émettre leurs avis et recevoir des compétences déléguées par le conseil de la métropole.

- Ses principaux objectifs seront d'accélérer le développement économique, de proposer une offre de transport coordonnée et de mettre en place une politique de logement cohérente.

Le Grand Lyon a été créé au 1^{er} janvier 2015. La métropole du Grand Paris⁸ et d'Aix-Marseille-Provence⁹ seront créées au 1^{er} janvier 2016, avec des compétences élargies et un champ d'action correspondant aux besoins de leurs habitants. Leurs statuts et leurs compétences font encore l'objet de discussions.

Neuf métropoles de droit commun

Les métropoles de droit commun ont toutes été créées le 1^{er} janvier 2015 par application à la loi MAPTAM, sauf exception de la métropole de Nice, créée en 2012.¹⁰

Ces neuf métropoles de « droit commun » sont la métropole de Rouen¹¹, la métropole de Rennes¹², la métropole de Lille¹³, la métropole de Nantes¹⁴, la métropole de Bordeaux¹⁵, la métropole de Strasbourg¹⁶, la métropole de Nice¹⁷, la métropole de Toulouse¹⁸ et la métropole de Grenoble (*cf. Annexe n°1*).

⁸ Site internet de la Métropole du Grand Paris, Mission de préfiguration. <http://www.prefig-metropolegrandparis.fr/> [Page consultée le 3 avril 2015].

⁹ Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence. <http://www.mouvement-metropole.fr/> [Page consultée le 3 avril 2015].

¹⁰ SOTO, José. « Douze métropoles font leur premiers pas ». *Maires de France*, janvier 2015, n° 320, p. 28-29.

¹¹ Site internet de la métropole de Rouen. <http://www.metropole-rouen-normandie.fr/> [Page consultée le 10 avril 2015].

¹² Site internet de la métropole de Rennes. <http://metropole.rennes.fr/> [Page consultée le 10 avril 2015].

¹³ Site internet de la métropole de Lille <http://www.lillemetropole.fr/> [Page consultée le 10 avril 2015].

¹⁴ Site internet de la métropole de Nantes <http://www.nantesmetropole.fr/> [Page consultée le 10 avril 2015].

¹⁵ Site internet de la métropole de Bordeaux. <http://www.bordeaux-metropole.fr/> [Page consultée le 3 avril 2015].

¹⁶ Site internet de la métropole de Strasbourg. <http://www.strasbourg.eu/> [Page consultée le 10 avril 2015].

¹⁷ Site internet de la métropole de Nice. <http://www.nicecotedazur.org> [Page consultée le 10 avril 2015].

¹⁸ Site internet de la métropole de Toulouse. <http://www.toulouse-metropole.fr> [Page consultée le 10 avril 2015].



Métropole de **Rouen**

- La **Métropole Rouen Normandie**, née de la loi Maptam, compte près de **494 000 habitants** pour **71 communes**.
- Depuis 2010, la Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe avait regroupée **quatre communautés** : la communauté de communes Le Trait-Yainville, de Seine-Austreberthe, d'Elbeuf Boucle de Seine et l'agglomération rouennaise.



Métropole de **Lille**

- Est devenue, au 1er janvier 2015, la **Métropole Européenne de Lille**.
- Regroupement de **85 communes** de plus d'**1,1 millions** d'habitants.
- Pour s'organiser et conforter les points forts et identités des territoires, cette métropole a initié des **contrats de territoires** qui sont préparés, précisés et évalués dans le cadre d'instances de dialogue et concertation entre la métropole et les communes.
- Grâce à sa situation transfrontalière, l'**Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai** compte **2,1 millions** d'habitants.



Métropole de **Rennes**

- Située dans le département d'**Ile-et-Vilaine**, en région Bretagne, la communauté d'agglomération de Rennes est devenue métropole au 1er janvier 2015.
- Elle compte plus de **420 000 habitants** et **43 communes**.



Métropole de **Nantes**

- Située dans le département de la Loire-Atlantique, en région Pays de la Loire.
- Nantes est passée métropole en application de la loi MAPTAM.
- Composée de 24 communes associées depuis 2001, la métropole présente une population d'environ 600 000 habitants.
- Ses compétences et missions se regroupent dans ce qu'ils nomment le pacte métropolitain.



Métropole de **Grenoble**

- La métropole de Grenoble sera développée un peu plus loin.



Métropole du **Bordeaux**

- La **Communauté Urbaine de Bordeaux** est devenue, depuis le 1er janvier 2015, **Bordeaux Métropole** par décret.
- Située dans le département de la **Gironde**, en région Aquitaine.
- Elle était l'une des **quatre communautés urbaines** créées par la loi du 31 décembre 1966 avec Lille, Lyon et Strasbourg.
- Composée de **28 communes** et de **730 000 habitants**.
- Au-delà des 12 **compétences attribuées aux communautés urbaines** (le développement économique, l'urbanisme, l'habitat, l'environnement (tri, collecte et traitement des déchets), l'eau et l'assainissement, les transports urbains, la voirie et la signalisation, le stationnement, le Marché d'Intérêt National et les cimetières), celles-ci se sont **élargies en 2011** en intégrant l'aménagement numérique du territoire, les aires de grand passage, l'archéologie préventive, les réseaux de chaleur et de froid, et le soutien et la promotion d'une programmation culturelle des territoires de la métropole.



Métropole de **Strasbourg**

- La **communauté urbaine créée en 1967** a évolué en métropole.
- Située dans le département du **Bas-Rhin**, en région Alsace.
- Elle réunit **28 communes** et **477 502 habitants**.
- Strasbourg a un rôle spécifique. En effet, elle est la **capitale européenne** où siègent diverses institutions européennes, telles que les deux assemblées parlementaires (le Parlement européen et l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe). Un **contrat triennal** lui permet de recevoir les moyens nécessaires pour assumer les fonctions de ville siège des institutions européennes.



Métropole de **Toulouse**

- Composée de **37 communes** et de **738 000 habitants**, l'agglomération de Toulouse est devenue une métropole au 1er janvier 2015.
- **Huit pôles territoriaux** ont été mis en place pour assurer un service public continu et efficace. Cela permet de faire le lien entre les communes et la métropole.
- Le découpage est fondé sur une **logique de bassin de vie** qui a tenu compte de la sectorisation existante de Toulouse.



Métropole de **Nice**

- **49 communes** rassemblant **550 000 habitants** s'unissent pour former la **Métropole Nice Côte d'Azur**, le 1er janvier 2012.
- Celle-ci regroupe les **quatre intercommunalités** de Nice Côte d'Azur, la Vésubie, la Tinée et les stations du Mercantour.
- Elle a la particularité d'être la **première métropole de France** créée.

Deux autres agglomérations en mesure de devenir métropole

Deux autres agglomérations ont été en mesure de devenir métropole, il s'agit de la métropole de Brest¹⁹ et de la métropole de Montpellier²⁰. L'abaissement du seuil démographique imposé et l'assouplissement qui en découle, ont permis à d'autres EPCI de se porter candidats pour se transformer en métropole. Ils devaient compter au moins 400 000 habitants et contenir le chef-lieu de la région ; ou les EPCI devaient exercer une fonction centrale d'une zone d'emploi de plus de 400 000 habitants qui exercent « des fonctions de commandement stratégique de l'Etat » et « un rôle en matière d'équilibre du territoire national »²¹ (cf. *Annexe n°2*). La métropole de Brest ne répondait pas à la définition de base de la transformation en métropole, mais elle a pu bénéficier d'un choix en étant le centre d'une zone d'emploi de 400 000 habitants.

¹⁹ Site internet de la métropole de Brest.
<http://www.brest.fr> [Page consultée le 10 avril 2015].

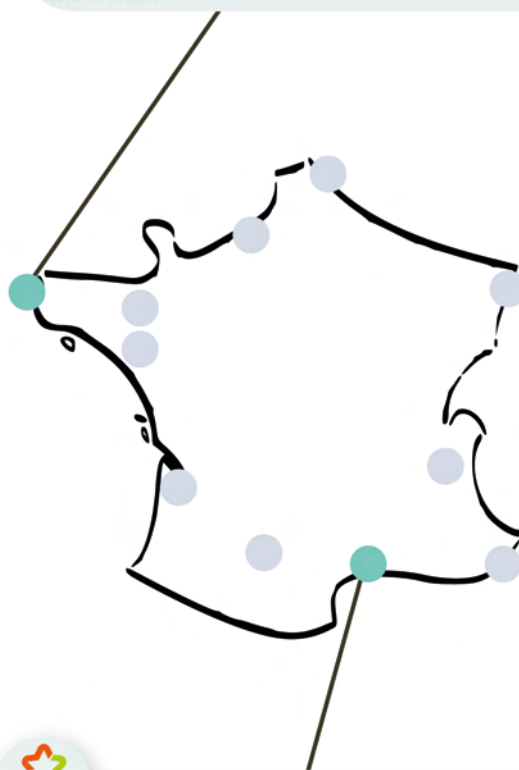
²⁰ Site internet de la métropole de Montpellier.
<http://www.montpellier-agglo.com> [Page consultée le 10 avril 2015].

²¹ Art. L5217-1 du Code Général des Collectivités Territoriales



Métropole de **Brest**

- Brest, située dans le département du **Finistère**, en région Bretagne, est passée métropole en application de la loi Maptam.
- Elle reprend la suite de la **communauté urbaine de Brest**, renommée Brest Métropole Océane en 2005.
- Elle regroupe **8 communes** et près de **215 000 habitants**.



Métropole de **Montpellier**

- Montpellier Agglomération est transformée en métropole et a pris le nom de **Montpellier Méditerranée Métropole**.
- Elle est située dans le département de l'**Hérault** et dans la région Languedoc Roussillon.
- Elle regroupe **31 communes** et **434 000 habitants**.

Focus sur la métropole grenobloise

La métropole Grenobloise, située dans le sud-est de la France, est dans le département de l'Isère. Composée de 49 communes et d'environ 450 000 habitants, dans une aire urbaine de plus de 675 000 habitants, c'est la deuxième métropole de la région Rhône-Alpes après Lyon. Le territoire de la métropole de Grenoble est organisé dans un environnement naturel important. Aux confluences du Drac et de l'Isère, les massifs de Belledonne, du Vercors et de la Chartreuse jouxtent la métropole. Elle se compose d'un territoire métropolitain très hétérogène avec des communes rurales, montagnardes, périurbaines et urbaines. Elle est considérée comme le premier pôle français de recherche derrière l'Île-de-France. Elle est reconnue et est attractive de par son dynamisme économique et le potentiel de ses centres de recherche.



Figure 4 : Localisation de la métropole Grenobloise.

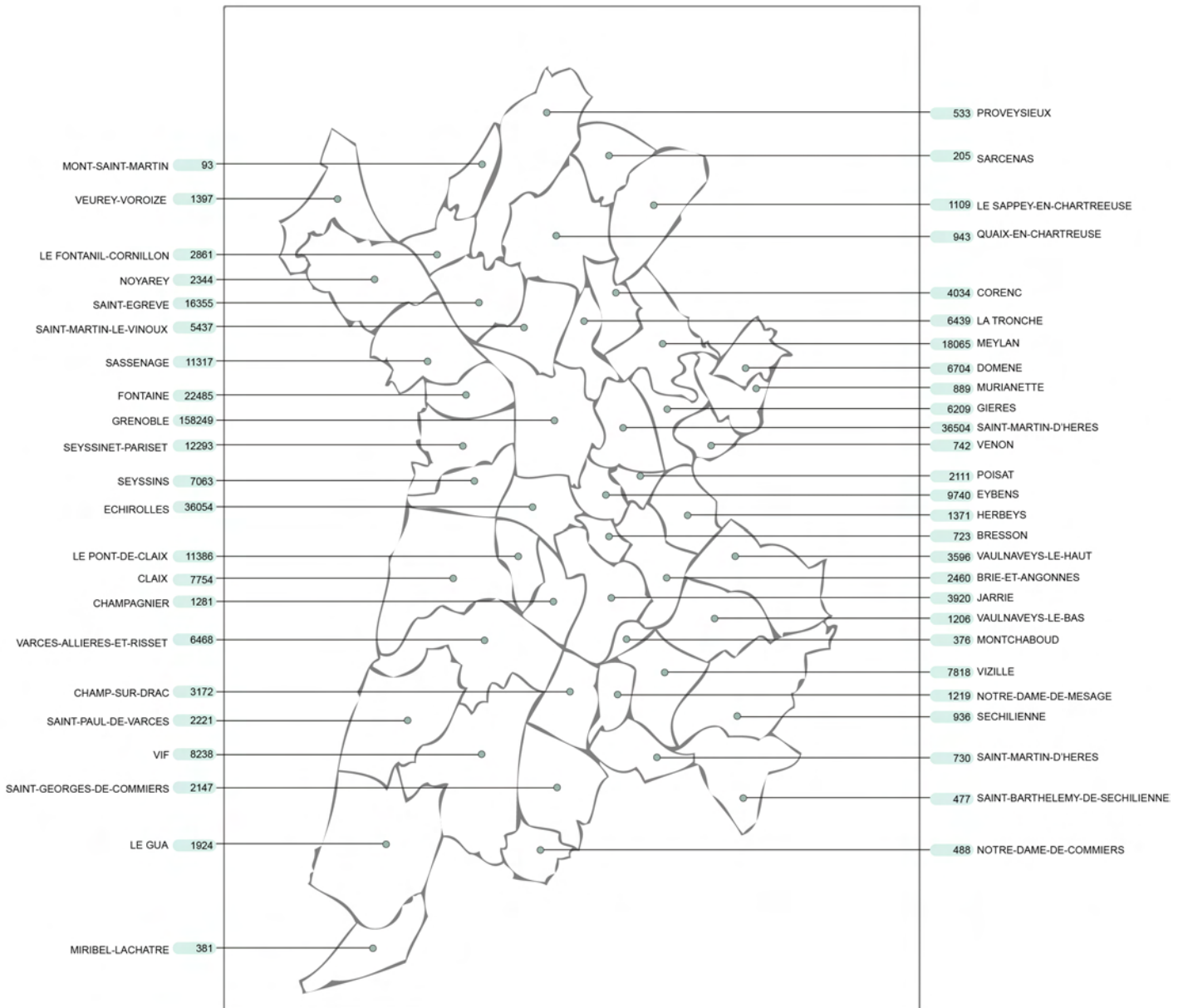


Figure 5: Composition de la métropole Grenobloise : les 49 communes et leur population (Source : Site internet de Grenoble-Alpes Métropole).

Pour la métropole grenobloise, c'est un nouveau processus de mutation. Elle a été classée « grande ville à potentiel européen » par la DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale). Par rapport à la communauté d'agglomération, la métropole est une forme plus intégrée d'intercommunalité.

Il est important de rappeler le parcours de cette nouvelle métropole.

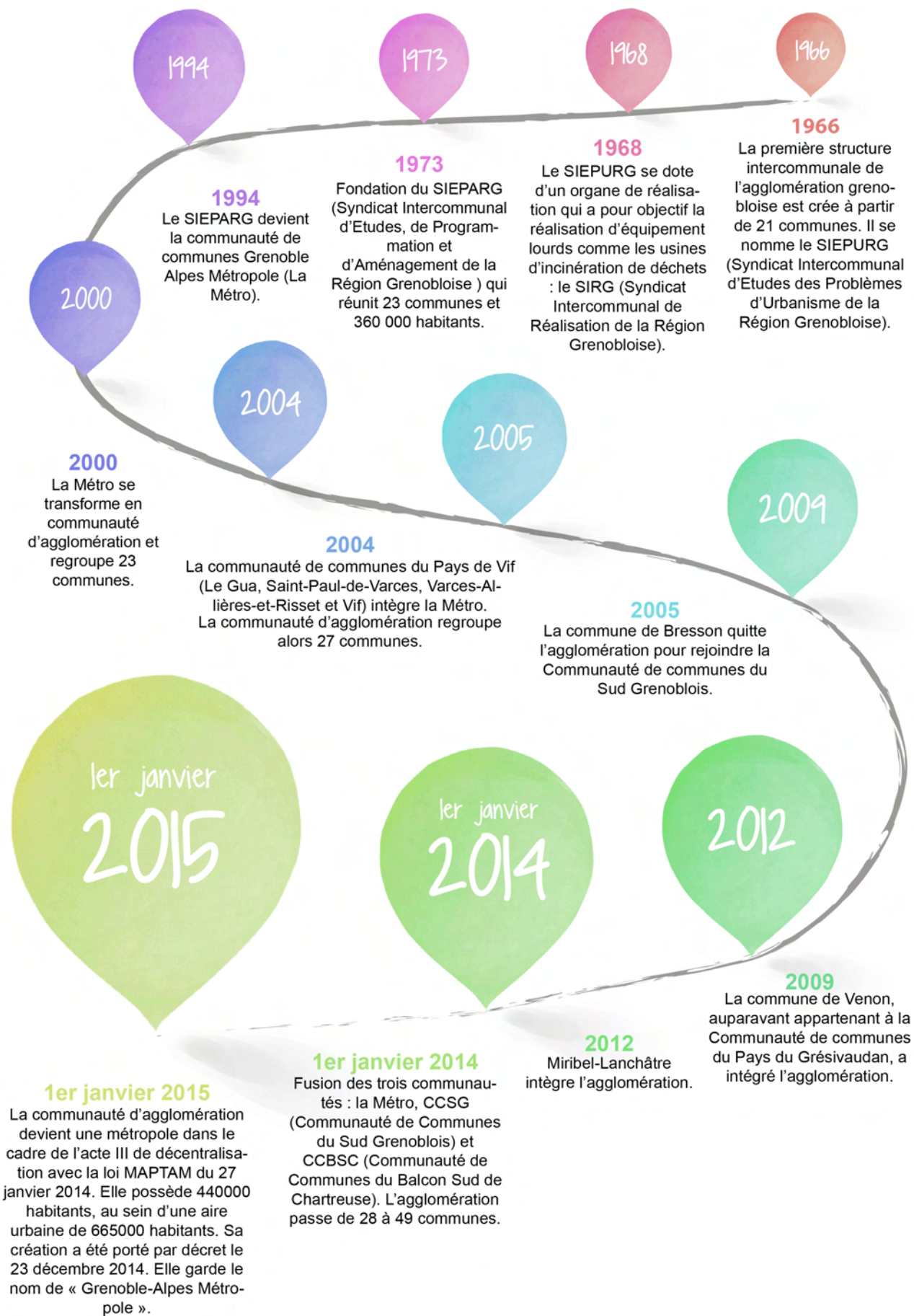
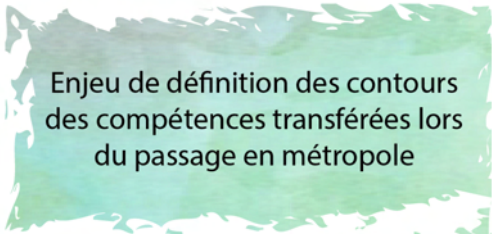


Figure 6 : Retour sur la construction de la métropole grenobloise (Source : Site internet de Grenoble-Alpes Métropole).

Cette métropole n'est pas dans le même cas de figure que Nantes ou Rouen, car elle doit intégrer de nouvelles compétences telles que la voirie.²² De plus, son ancien statut de communauté d'agglomération induit un niveau d'intégration de compétence beaucoup plus important lors de la transformation en métropole que les communautés urbaines, telles que Lyon. En effet, le Grand Lyon avait déjà intégré un grand nombre de compétence, en particulier la voirie. Egalement, il n'y avait aucune mutualisation entre la ville centre de Grenoble et les autres communes. Le travail d'intégration des nouvelles compétences au sein de la métropole grenobloise sera plus long et plus important que d'autres métropoles.

1.3. L'ORGANISATION DU PASSAGE EN METROPOLE : INTEGRATION DES COMPETENCES METROPOLITAINES A GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Avant 2015, les élus communautaires ont dû, en concertation avec les 49 communes membres, définir de façon précise le périmètre de certaines compétences, les conditions de leur transfert, leur mode de gestion et le calendrier de mise en œuvre des politiques métropolitaines. Le périmètre des compétences de la métropole est fortement impacté par les évolutions législatives récentes. Le passage en métropole se traduit par la prise de compétences nouvelles, qui viennent se rajouter aux compétences déjà exercées par la métropole.



Enjeu de définition des contours des compétences transférées lors du passage en métropole

Les différentes phases de travail

En 2014 a eu lieu la préparation du passage en métropole. Il a fallu pour cela effectuer un bilan de la situation existante au sein des 49 collectivités, et en particulier identifier les points stratégiques à aborder pour la constitution de la métropole. Un recensement de ce qu'il convient de capitaliser, d'abandonner ou de créer a dû être effectué. Un rapport synthétique de ce travail a été produit afin que le groupe politique engage sa réflexion.

²² « Les futures métropoles dans les starting-blocks ». *La Gazette des Communes*, décembre 2014, n° 2247.

Le troisième trimestre a défini les périmètres de compétences et le quatrième trimestre a ébauché un organigramme et a préparé les transferts de personnels.

Le premier semestre 2015 est une période « d'iso-organisation », c'est-à-dire que l'organisation se fait au fur et à mesure entre les communes membres et la métropole. Le deuxième semestre 2015 est le temps de la mobilité pour les postes vacants nécessaires à l'exercice des compétences métropolitaines.²³

Avant compter du 1^{er} janvier 2017, la compétence relative à la gestion des routes classées dans le domaine public départemental, ainsi que leurs dépendances et accessoires, fera l'objet d'une convention entre le département et la métropole. Cette convention organisera le transfert de

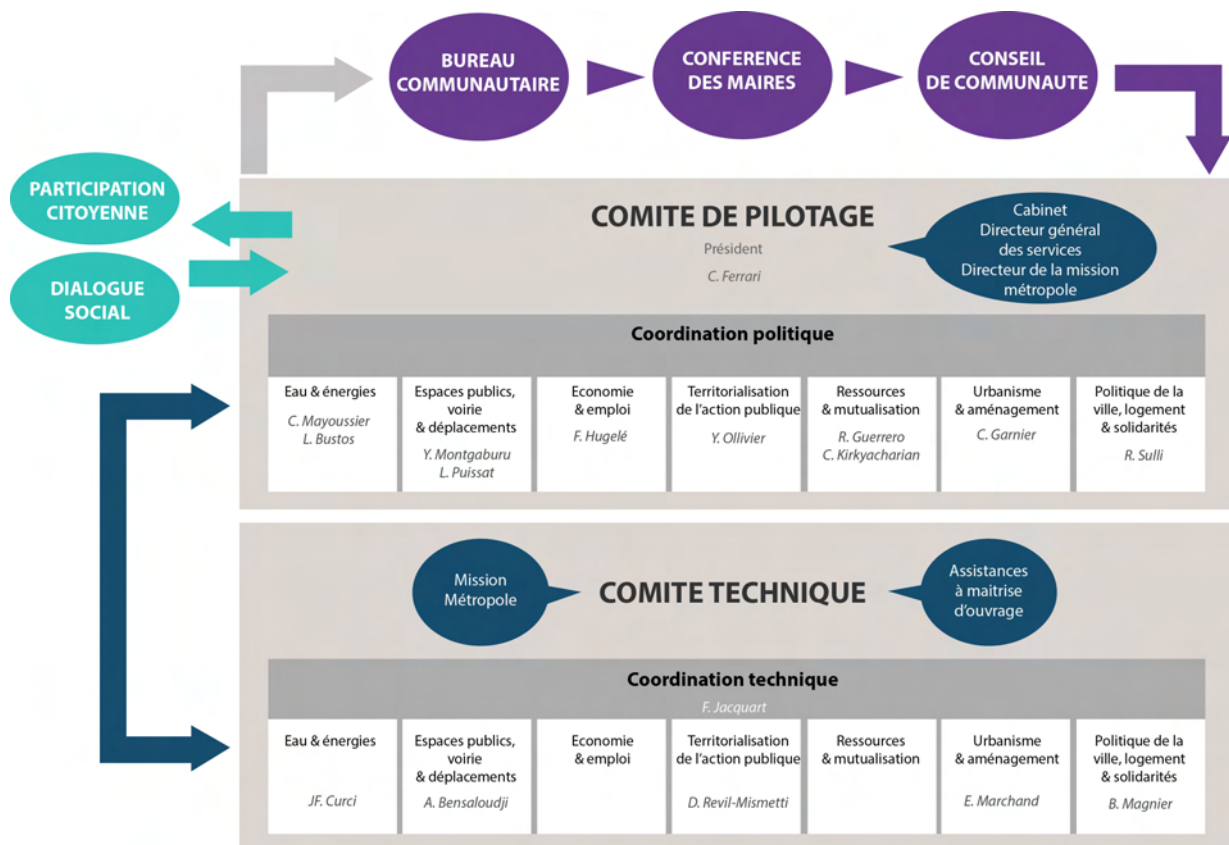
cette compétence ou précisera les modalités d'exercice par le département en cohérence avec les politiques mises en œuvre par la métropole. A défaut de convention, la compétence sera transférée de plein droit.²⁴

Dispositifs de pilotage

Des dispositifs de pilotage ont été mis en place afin de mener à bien ce passage en métropole.

Des groupes techniques devaient établir un bilan de l'existant et poser les questions, sur lesquelles les élus doivent se déterminer et élaborer des scénarios.

Figure 7 : Dispositif de pilotage pour le passage en métropole de Grenoble-Alpes Métropole (Source : Note interne, Grenoble-Alpes Métropole).



²³ Grenoble-Alpes Métropole. « Calendrier du passage en Métropole ». *La lettre de la mission Métropole*. Grenoble : décembre 2014, n° 3, p. 11

²⁴ Grenoble-Alpes Métropole : Direction Générale Déléguée aux Ressources et Direction des affaires juridiques services juridique. « La loi MAPAM du 27 janvier 2014. Le volet Métropole. ». *Note interne*. Grenoble : février 2014, 13 pages.

Quand le travail des groupes techniques a été achevé, les groupes politiques devaient définir les contours des compétences pour en discuter en conférence des maires et l'adopter en Conseil de Communauté le 7 novembre et 19 décembre 2014.

Ce dispositif de pilotage a porté sur sept thèmes distincts :

- l'eau et les énergies,
- les espaces publics, la voirie et les déplacements (thème que l'on développera plus en détail par la suite),
- l'économie et l'emploi,
- la territorialisation de l'action publique,
- les ressources et la mutualisation,
- l'urbanisme et l'aménagement,
- la politique de la ville, du logement et des solidarités.

Transfert de bien, de personnels

Des dispositions relatives aux transferts de biens et de personnels ont été prises. Les biens et droits à caractère mobilier ou immobilier des communes sont mis à la disposition de la métropole, puis transférés en pleine propriété à titre gratuit, au plus tard dans un délai d'un an après la première réunion du conseil de la métropole.

Le transfert de compétences d'une commune à la métropole entraîne le transfert du service ou de la partie de service chargé de sa mise en œuvre. Concernant les fonctionnaires territoriaux et agents territoriaux non titulaires, qui remplissent en totalité leurs fonctions sur une compétence transférée, sont automatiquement transférés à la métropole. Ceux exerçant pour partie seulement, sur une compétence transférée, peuvent

être transférés s'ils le veulent. Par exemple, cela concerne les petites communes où le service public est polyvalent. Un agent peut aussi bien faire du balayage, qui est compétence « propreté urbaine » non transférée, que de boucher des nids de poule, attaché à la compétence « voirie » transférée à la métropole.

La loi MAPTAM distingue trois catégories de biens qui seront transférées dans le patrimoine métropolitain. La première catégorie comprend les biens qui appartiennent aux communes et qui sont nécessaires à l'exercice des nouvelles compétences de la métropole. La deuxième catégorie représente les biens propres à la Métro. Enfin la troisième catégorie englobe les biens mis par les communes à disposition de la métropole lors des transferts de compétences antérieurs.

Pour les deux dernières catégories, le transfert de propriété de ces biens à la métropole s'opère de plein droit depuis le passage en métropole au 1^{er} janvier 2015. Les biens communaux sont mis à disposition de la métropole durant l'année 2015, puis deviendront propriété de cette dernière en 2016 (un an après la première réunion du conseil de la métropole).

TRANSFERTS DE PERSONNELS

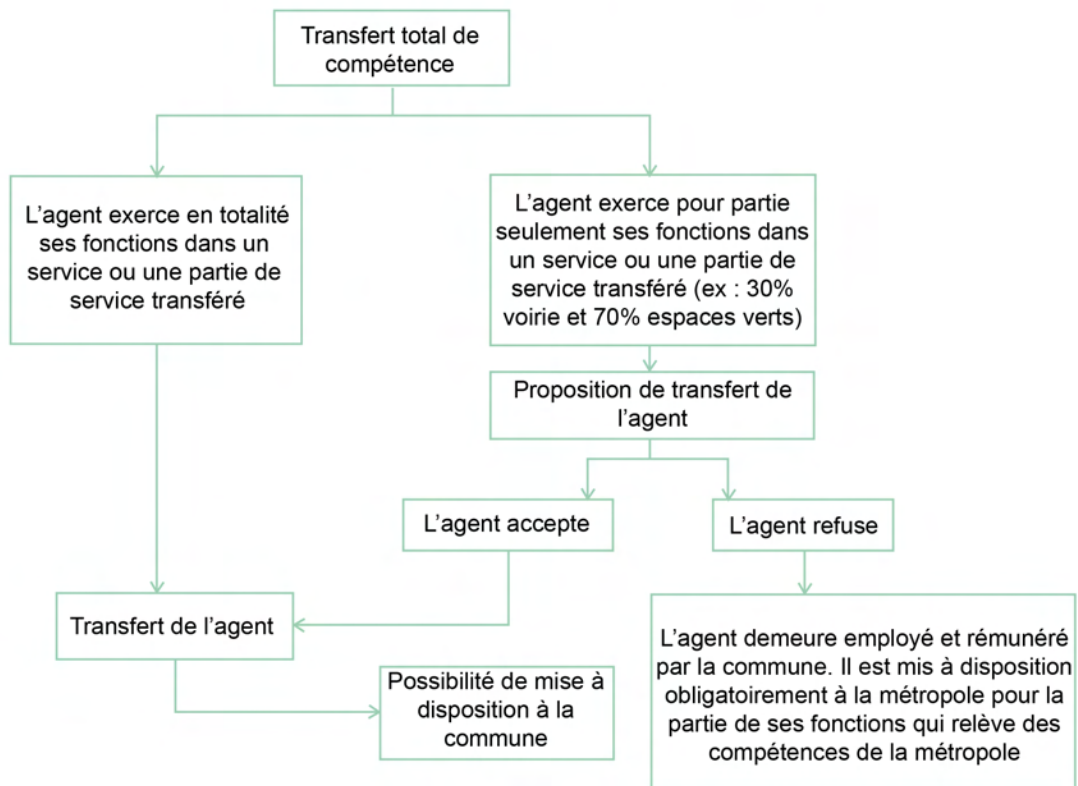


Figure 8 : Transferts de personnels (Source : Note interne, Grenoble-Alpes Métropole).

Conventions de gestion

Afin d'assurer la continuité et la sécurité des services publics relevant désormais de la Métropole, il a été important d'adapter l'organisation des services. Dans l'attente de la mise en place définitive de l'organisation, du budget et des services opérationnels de la métropole, il est important que la métropole puisse, à titre transitoire, s'appuyer sur l'expérience de gestion de ces services par les communes. En effet, ces dernières sont les mieux à même d'assurer les impératifs de sécurité et de continuité des services publics.

« La communauté urbaine peut confier, par convention avec la ou les collectivités concernées, la création ou

la gestion de certains équipements ou services relevant de ses attributions à une ou plusieurs communes membres... » (Art. L.5215-27 du code général des collectivités territoriales, applicable aux métropoles par renvoi de l'article L.5217-7 du même code).

Enjeu de continuité et de sécurité des services publics : utilisation de conventions de gestion

Ces conventions sont mises en place entre la métropole et les communes, pour l'année 2015, afin de confier la

gestion de certains services publics le temps qu'une organisation métropolitaine se mette en place. Cela permet de maintenir, pour les habitants, un niveau de service optimal pendant la phase de transfert (cf. *Annexe n°3 et 4*). Les services concernés sont la voirie, l'urbanisme et la planification, le chauffage urbain, le développement économique, l'habitat-logement, le tourisme et la défense extérieure contre l'incendie. En ce qui concerne par exemple, le service « voirie », ses missions essentielles sont, entre autres, l'entretien des voiries, des espaces publics et de déplacements (réfection des enrobés, traitement des nids de poules, ouvrages d'art..), l'entretien des accessoires de voiries (feux de signalisation, bancs, réfection du marquage au sol, vérification et entretien des équipements de sécurité, espaces verts d'accompagnement de la voirie, entretien des fossés, désherbage ...), les interventions d'urgence, celles nécessaires à la continuité du service public ou du domaine public.

Les services comprennent l'ensemble des moyens matériels et humains nécessaires à leur exécution. Pendant cette période d'un an, la métropole prend en charge le financement intégral des dépenses nécessaires à la mise en œuvre et à l'exploitation des services concernés sur les gros entretiens et les travaux. Les dépenses nécessaires à la gestion et au fonctionnement courant sont, quant à elle, prises en charge par les communes et remboursées par la métropole chaque mois. La commune continue d'assurer la gestion de tous les contrats en cours et prend toutes les décisions quant au fonctionnement et la gestion des services concernés. Si un nouveau contrat ou convention, dont le terme est plus tardif que la fin de la convention, doit être

nécessairement signé au cours de celle-ci, la commune doit informer la métropole en lui communiquant le projet. A compter de la date de transmission, la métropole dispose d'un délai de quinze jours pour s'y opposer.

Techniquement, la commune fait établir un devis et saisit la métropole. Cette dernière vérifie que cette intervention s'inscrit dans le cadre des missions confiées à la commune par la convention de gestion et délivre une autorisation de lancement d'intervention.

La commune reçoit ensuite une facture de la réalisation des travaux. Elle la contrôle et la vise au titre du « service fait », puis mandate les sommes dues. La métropole délivre ensuite un certificat administratif autorisant le paiement.

Mutualisation

La mutualisation d'un service est une formule consistant à partager l'activité d'un seul et même service entre une commune et un groupement ou entre un groupement et plusieurs communes. Contrairement aux transferts de compétences, l'exécutif local conserve son droit de regard et son pouvoir décisionnel inhérent sur le domaine exercé. Cette mutualisation se distingue de la prestation de service car elle n'est pas soumise au code des marchés. De plus, il y a un partage d'un même service par deux exécutifs.²⁵

²⁵ Grenoble-Alpes Métropole. « Vers une métropole grenobloise ». *Note interne*. Grenoble : juin 2014, 31 pages.

MUTUALISATION

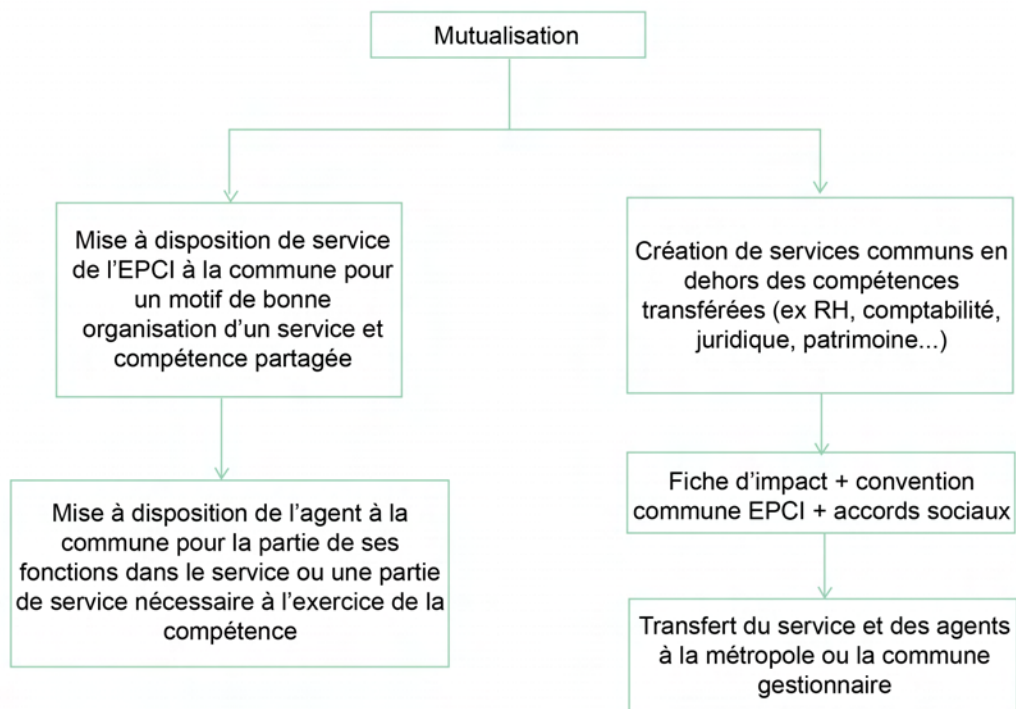


Figure 9 : Dispositif de mutualisation (Source : Note interne, Grenoble-Alpes Métropole).

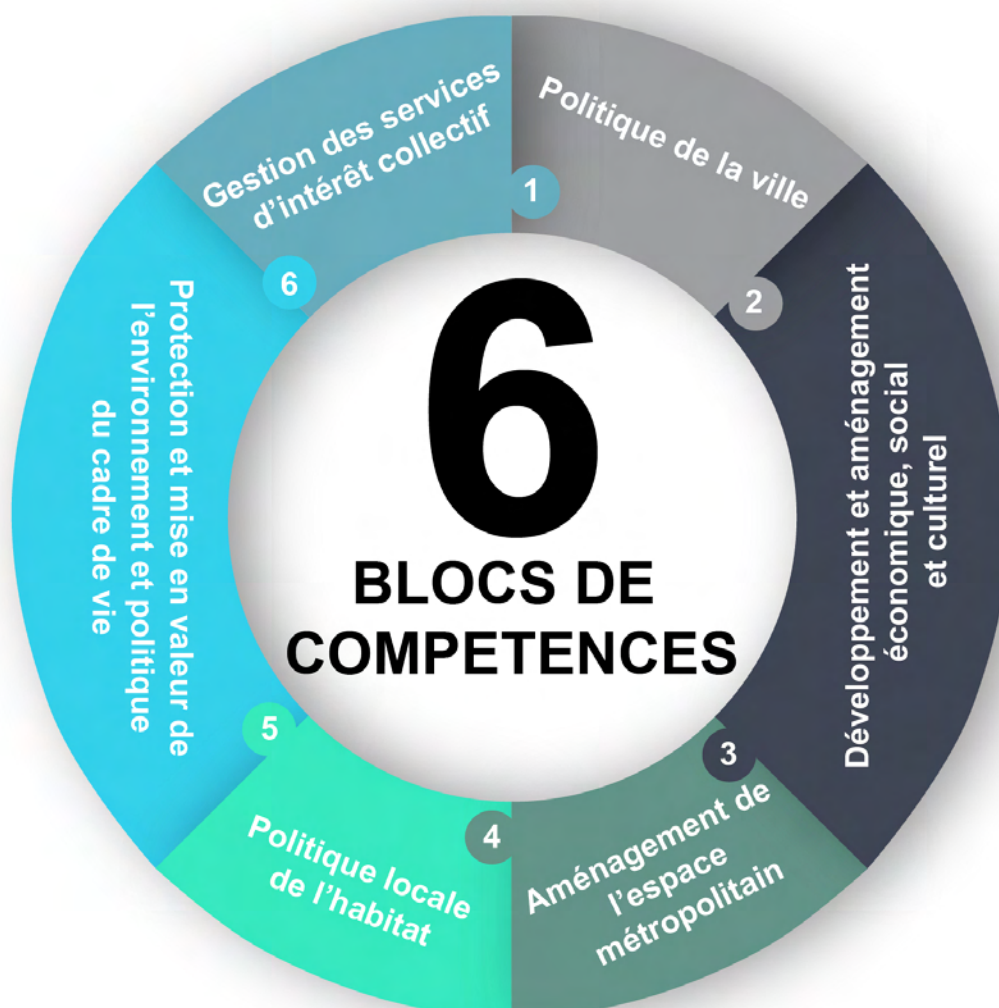
La métropole a pour projet de désigner des coordinateurs territoriaux, qui assureront l'interface entre la Métropole et les communes. Ils seront en charge des conférences territoriales et de la coordination de l'intervention de la plateforme de services aux communes. Par ailleurs, les services techniques seront organisés en secteurs, placés sous l'autorité de directeurs techniques territoriaux.

1.4. CADRE TECHNIQUE : COMPETENCES TRANSFEREES

La loi MAPTAM renforce le rôle des métropoles et précise leur statut en amorçant une vraie clarification de l'exercice des compétences au niveau local et en donnant aux territoires des compétences accrues. Les métropoles récupèrent une partie des compétences des communes, mais peut aussi récupérer des compétences du département, de la région et de l'Etat.

Compétences de plein droit

La loi précise six blocs de compétences de plein droit exercés en lieu et place des communes membres. Les compétences déjà exercées et les nouvelles compétences transférées seront présentées séparément.



COMPETENCES DEJA EXERCEES

NOUVELLES COMPETENCES TRANSFEREES

Gestion des services d'intérêt collectif

- L'assainissement.
- La création, la gestion, l'extension et la translation des cimetières et sites cinéraires d'intérêt métropolitain, ainsi que la création, la gestion et l'extension des crématoriums.
- Les services d'incendie et de secours.

- L'eau.
- L'abattoir, les marchés et les marchés d'intérêt national.
- Le service public de défense extérieure contre l'incendie.

Politique de la ville

2

- L'animation et coordination des dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local, et d'insertion économique et sociale, ainsi que des dispositifs locaux de prévention de la délinquance et d'accès aux droits.

Développement et aménagement économique, social et culturel

- La création, l'aménagement et la gestion des zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire.
- La construction, l'aménagement, l'entretien et le fonctionnement d'équipements culturels, socio-culturels, socio-éducatifs et sportifs d'intérêt métropolitain.
- Le programme de soutien et d'aides aux établissements d'enseignement supérieur et de recherche et aux programmes de recherche, en tenant compte du schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

- Les actions de développement économique, ainsi que la participation au copilotage des pôles de compétitivité et au capital des sociétés d'accélération du transfert de technologie.
- La promotion du tourisme, dont la création d'offices de tourisme.

COMPETENCES DEJA EXERCEES

NOUVELLES COMPETENCES TRANSFEREES

Aménagement de l'espace métropolitain

- Le schéma de cohérence territoriale et le schéma de secteur, la définition, création et réalisation d'opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain mentionnées à l'article L.300-1 du code de l'urbanisme ; actions de valorisation du patrimoine naturel et paysager ; constitution de réserves foncières.
- L'organisation de la mobilité.
- L'établissement, l'exploitation, l'acquisition et la mise à disposition d'infrastructures et de réseaux de télécommunications.

- Le plan local d'urbanisme et documents d'urbanisme en tenant lieu.
- La création, aménagement et entretien de voirie ; la signalisation ; les abris de voyageurs ; les parcs et aires de stationnement et le plan de déplacements urbains.
- La création, l'aménagement et l'entretien des espaces publics dédiés à tout mode de déplacement urbain ainsi qu'à leurs ouvrages accessoires.
- La participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares situées sur le territoire métropolitain.

Politique locale de l'habitat

- Le programme local de l'habitat.
- La politique du logement ; les aides financières au logement social ; les actions en faveur du logement social ; les actions en faveur du logement des personnes défavorisées.
- L'aménagement, l'entretien et la gestion des aires d'accueil des gens du voyage.

- L'amélioration du parc immobilier bâti, la réhabilitation et la résorption de l'habitat insalubre.

Protection et mise en valeur de l'environnement et politique du cadre de vie

- La gestion des déchets ménagers et assimilés.
- La lutte contre la pollution de l'air.
- Le soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie.
- L'élaboration et adoption du plan climat-énergie territorial.

- La lutte contre les nuisances sonores.
- La contribution à la transition énergétique.
- La concession de la distribution publique d'électricité et de gaz.
- La création, l'aménagement, l'entretien et la gestion de réseaux de chaleur ou de froid urbains.
- La création et l'entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.
- La gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (1er janvier 2016).

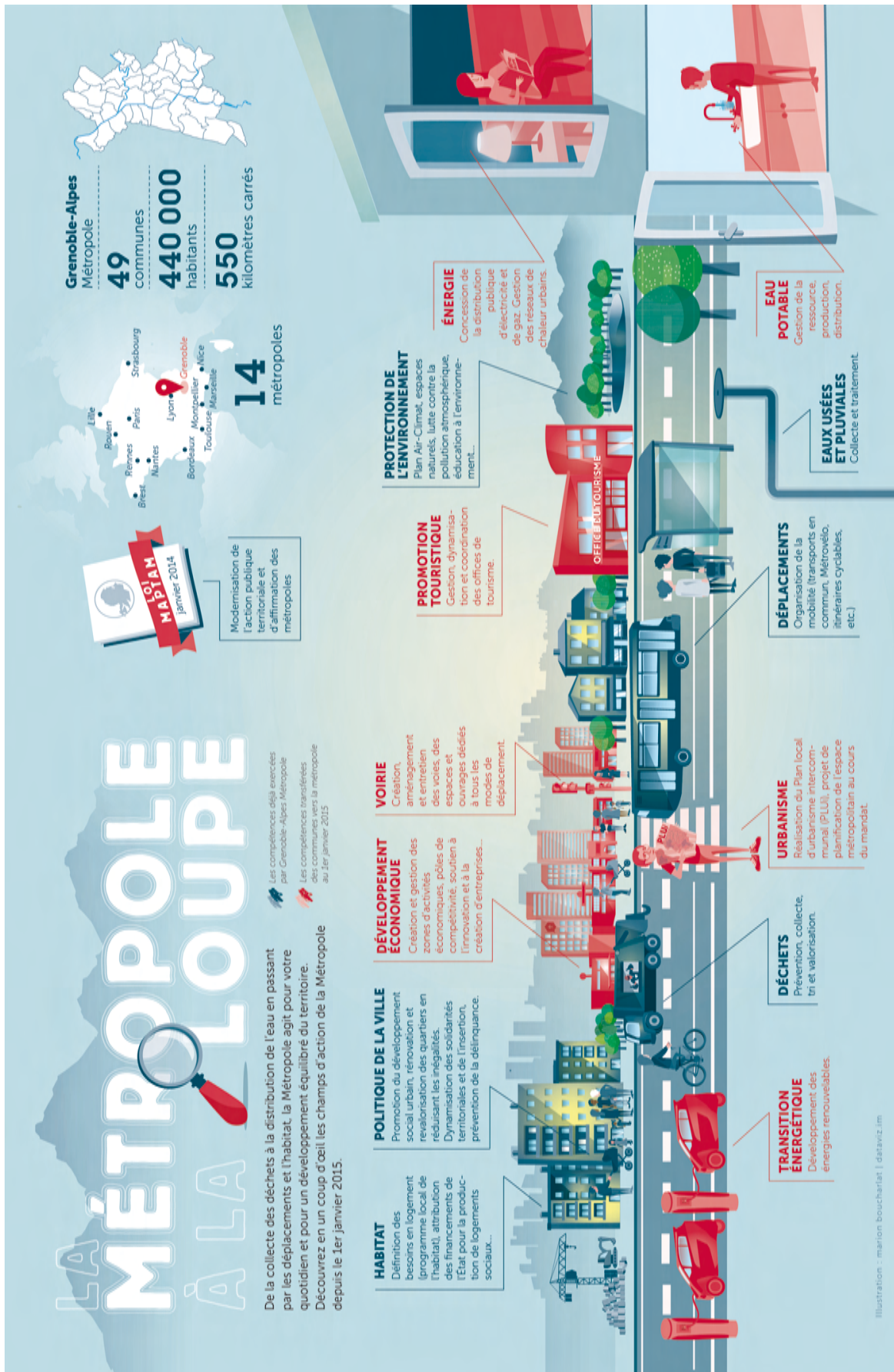


Figure 10 : La métropole à la loupe (Source : Métroscope n°112 « Entrez en métropole ! », janvier-février 2015)

L'Etat, les régions et les départements peuvent aussi déléguer certaines de leurs compétences par convention aux métropoles.

Compétences issues du département :

Les conventions passées avec le département peuvent se faire à la demande de celui-ci ou de la métropole. Elles permettent à la métropole d'exercer, à l'intérieur de son périmètre, une partie ou toutes les compétences à la place du département. Ces compétences, au nombre de huit, concernent, entre autre, l'attribution des aides aux logements, les missions d'action sociale, le programme d'insertion, les aides aux jeunes en difficulté, les zones d'activités et la promotion des activités économiques. Elles englobent également le développement économique, la gestion des collèges, le tourisme, la gestion des infrastructures sportives, ainsi que la gestion des routes classées dans le domaine public routier départemental avec leurs dépendances et accessoires.

A compter du 1^{er} janvier 2017, la compétence « voirie départementale » sera transférée de plein droit à la métropole. Avant la date escomptée, cette dernière peut faire l'objet d'une convention entre le département et la métropole, afin d'organiser son transfert.

Compétences issues de la région :

Une convention peut aussi être passée entre la région et la métropole sur deux compétences : la gestion des lycées et le développement économique.

Compétences issues de l'Etat :

Si la métropole dispose d'un Programme Local de l'Habitat Exécutoire, une convention peut être faite entre celle-ci et l'Etat afin de déléguer six de ses compétences : l'attribution des aides à la pierre, la garantie du droit à un logement décent et indépendant, la mise en œuvre de la procédure de réquisition avec attribution, la gestion des conventions d'utilité sociale, la délivrance aux organismes d'HLM des agréments d'aliénation de logements, ainsi que la gestion de la veille sociale, de l'accueil, de l'hébergement et de l'accompagnement au logement de toute personne ou famille sans domicile et éprouvant des difficultés particulières d'accès au logement en raison de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'existence.

A la demande de la métropole, l'Etat peut aussi transférer les compétences en matière de gestion de grands équipements et infrastructures. Ce transfert opéré à titre gratuit et ne donnant lieu au paiement d'aucune indemnité ou taxe, ni d'aucun droits salaires et honoraires. On peut aussi transférer la gestion des logements étudiants et des foyers de jeunes travailleurs. Ces transferts se font par décret.

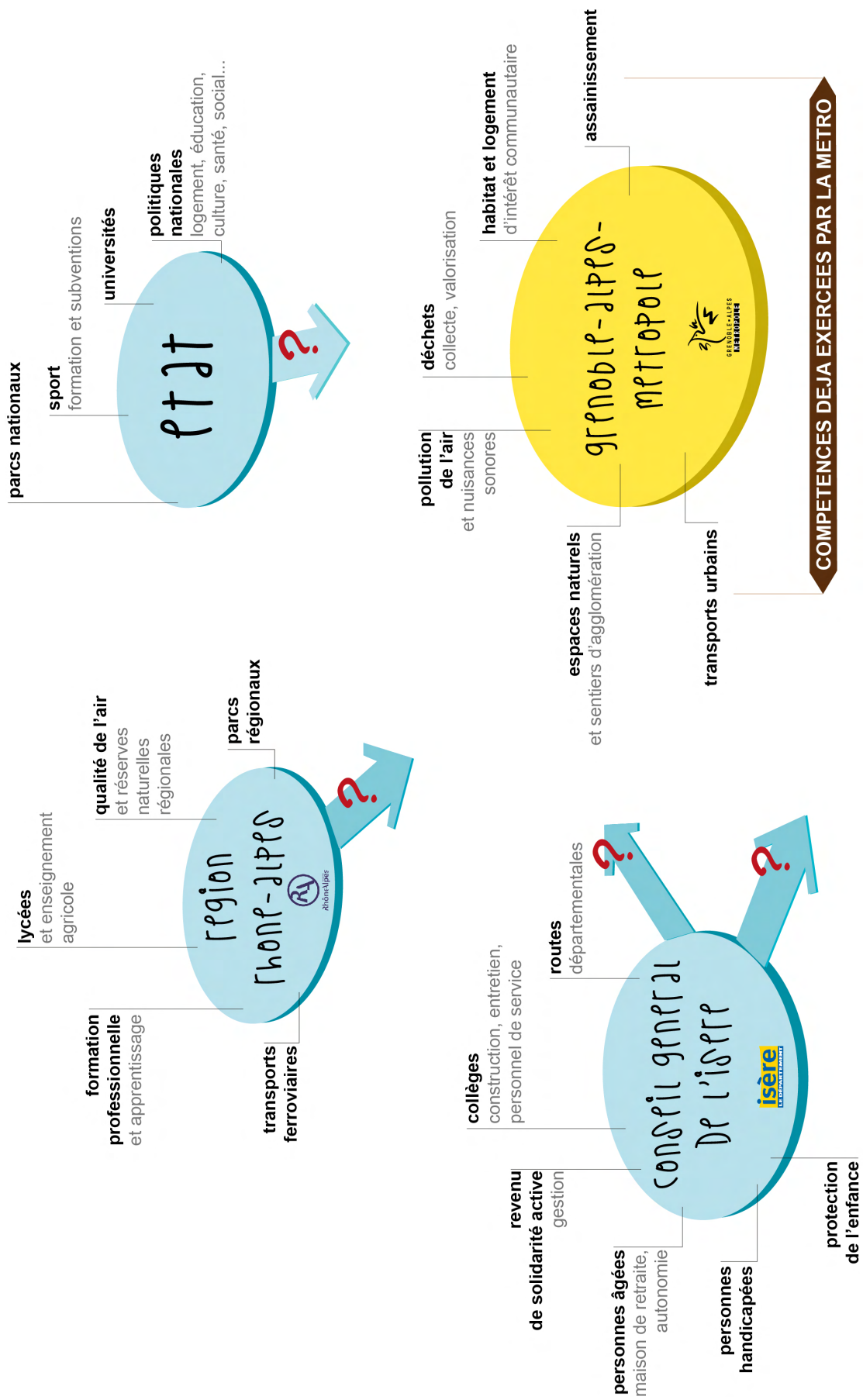
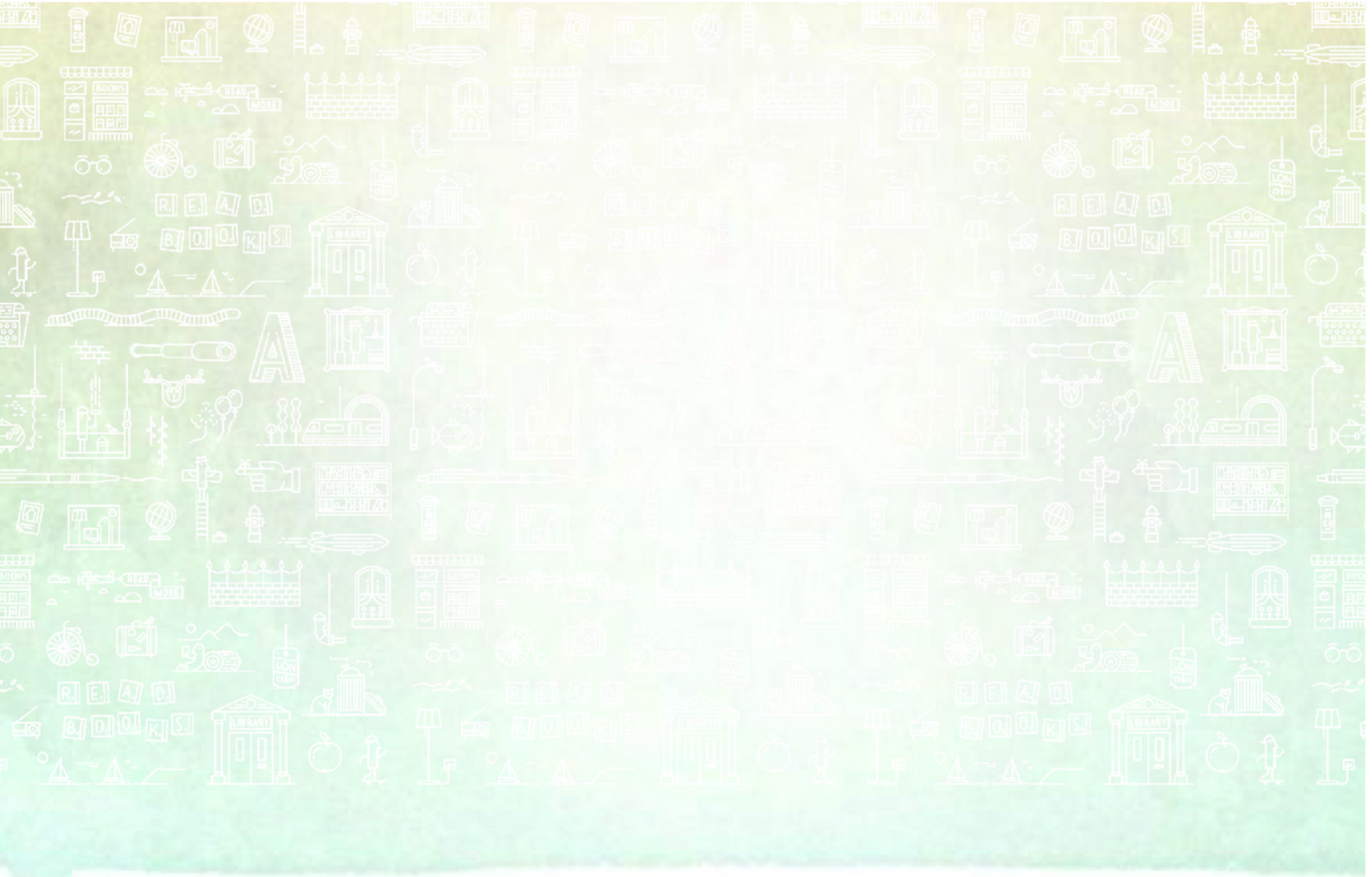


Figure 11 : Possibles délégations par l'Etat, la Région ou le Département (Source : Gre.mag n°2, décembre-janvier 2015, p. 22-23).



2. METHODES DE TRAVAIL ET ORGANISATIONS



2.1. DELIBERATIONS

La loi MAPTAM inscrit de plein droit les différents blocs de compétence transférés à la métropole. Cependant, leurs contours restaient à préciser, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du décret prononçant la création de la métropole.

A Grenoble-Alpes Métropole, des débats ont eu lieu lors d'instances politiques, telles que des commissions thématiques et des conférences des maires. Ces instances ont abouti sur une délibération-cadre du 4 juillet 2014, prise le 7 novembre 2014. Cette dernière précise les contours des compétences transférées.

Nous appuierons notre réflexion sur la compétence des « espaces publics, de la voirie et des déplacements ».²⁶

Les compétences transférées s'organisent autour de trois volets

Contour des compétences

Par la délibération-cadre, les compétences transférées ont pu être définies.

En matière d'aménagement de l'espace métropolitain, la métropole doit organiser la mobilité, mais aussi la création, l'aménagement et l'entretien

1

Le premier volet concerne la création via l'acquisition de terrains pour construire une voie nouvelle ou via l'ouverture à la circulation publique d'un chemin existant. Ce dernier peut être par exemple, une voirie privée traversant un lotissement privé qui serait cédée à la métropole car celle-ci serait importante dans la circulation du quartier.

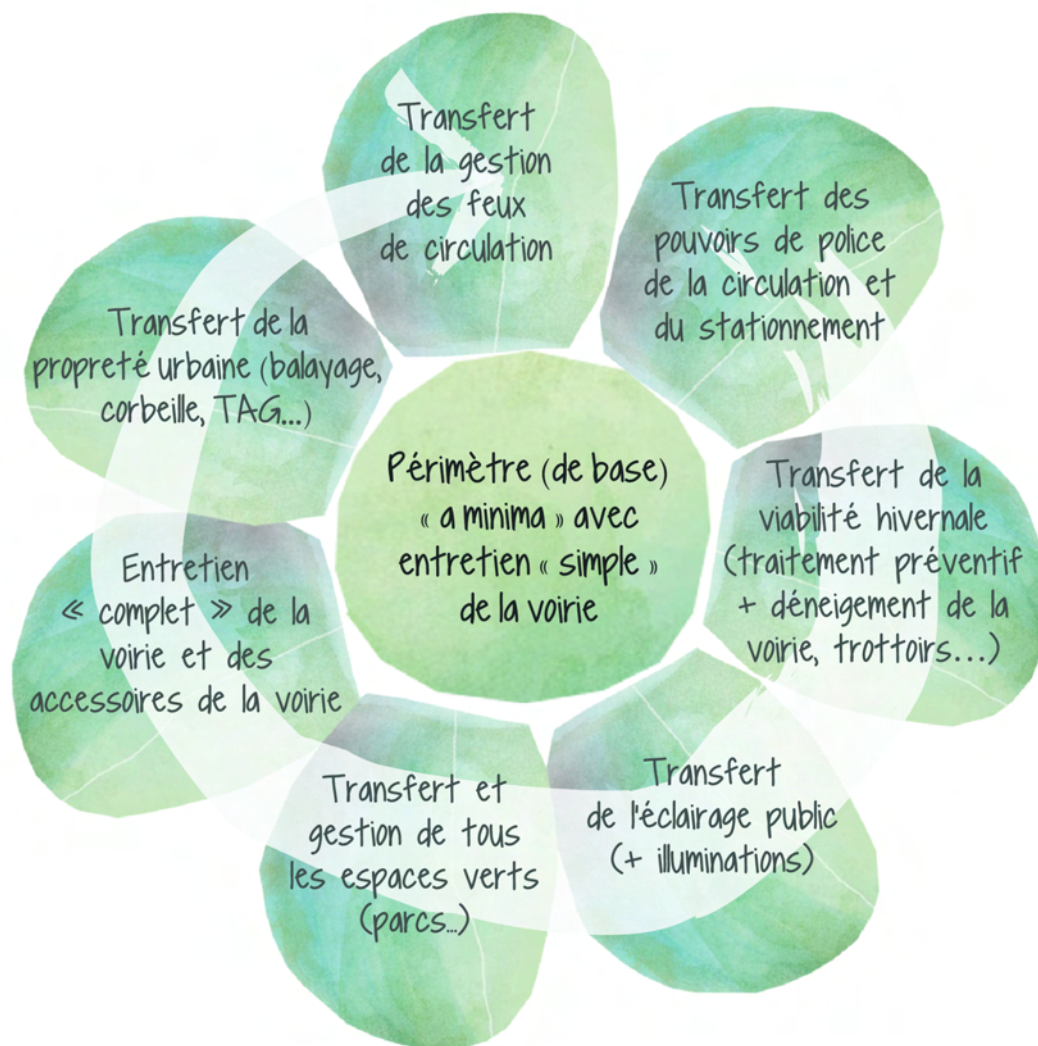
2

Le deuxième volet concerne l'aménagement, c'est-à-dire tout ce qui relève de l'élargissement, le redressement ou l'alignement de la voirie. Nous pouvons citer l'exemple d'une voirie publique qui passerait sur un bout de parcelle privée. Un plan d'alignement devra être fait afin de rétablir de manière juridique le calibrage du domaine public routier.

3

Le troisième volet concerne l'entretien pour effectuer les travaux nécessaires au maintien en état de la voirie. L'entretien « simple » de la voirie et des espaces de circulation correspond à l'ensemble des travaux nécessaires au maintien en état des voies. Cela comprend par exemple la réfection des enrobés, le traitement des nids de poule, la réfection du marquage au sol, la vérification et l'entretien des équipements de sécurité, etc. Ces entretiens sont assurés de fait par la métropole. L'entretien plus complet de l'espace public concerne l'entretien des espaces verts accompagnant la voirie, le déneigement, le ramassage des feuilles, des encombrants, des papiers, des corbeilles ; mais aussi l'entretien des fossés, le désherbage, le passage de la balayeuse ou du souffleur, la mise en place du matériel pour les manifestations, etc. Ce type d'entretien n'est pas assuré de fait par la métropole.

²⁶ Grenoble-Alpes Métropole. « Métropole : où en est-on ? ». *La lettre de la mission Métropole*. Grenoble : octobre 2014, n° 2, p. 4-5



de la voirie et des espaces publics dédiés à tous modes de déplacements urbains, ainsi que leurs ouvrages accessoires. Les parcs et aires de stationnement, la signalisation, sont parmi d'autres certaines des compétences transférées (cf. *Annexe n°5*).

Les voies, espaces, ouvrages et accessoires qui font l'objet du transfert sont définies de manière détaillée dans une note d'information associée à la délibération-cadre (cf. *Annexe n°6*). Sont transférés toutes les voies, espaces et ouvrages dédiés aux déplacements et aux stationnements de tous les modes, dont l'emprise s'étend de « façade à façade » en

Figure 12 : Proposition du périmètre transféré (Source : groupe politique de la thématique « espace public, voirie et déplacement » de Grenoble-Alpes Métropole).

milieu urbain et jusqu'aux accotements et fossés en zone urbanisée. Les accessoires de voirie, les mobiliers et équipements implantés sur l'emprise des voies, espaces et ouvrages, sont aussi transférés. Ceux-ci ne comprennent pas les équipements de propreté urbaine et d'éclairage public ainsi que les accessoires à vocation esthétique. Les voiries communales ouvertes à la circulation publiques sont transférées. Celles-ci comprennent aussi les rues piétonnes, les zones apaisées (zones 30, de rencontre), et les aires piétonnes. Les chemins

ruraux sont aussi transférés ainsi que les cheminements, sentiers et ouvrages (passerelles, escaliers, etc.), les espaces publics, places publiques et aires de stationnement. Les espaces privés communaux peuvent faire l'objet d'une analyse au cas par cas.

Les éléments de consistance des voies et espaces publics transférés sont, entre autres, les chaussées, trottoirs, accotements et fossés ; mais aussi divers ouvrages nécessaires à la conservation et à l'exploitation de la route, ainsi qu'à la sécurité des usagers : les ouvrages d'art (murs de soutènement, ponts, tunnels, passerelles), bandes et pistes cyclables.

Ces compétences ont été prises au 1^{er} janvier 2015. Un élargissement éventuel à l'éclairage public, la viabilité hivernale, la propreté urbaine ou les espaces verts pourront faire l'objet de débats ultérieurs. Les techniciens proposaient un scénario avec un transfert le plus large possible, mais ce n'est pas ce qui a été retenu par les élus.

Cinq périmètres avaient été proposés par les techniciens aux élus.

Le premier périmètre était le périmètre « à minima » avec entretien simple. C'est le périmètre de base, de façade à façade.

Le deuxième périmètre comprenait le périmètre de base et la viabilité hivernale.

Le troisième périmètre ajoutait le transfert des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement.

Le quatrième périmètre additionnait le périmètre « à minima » avec la viabilité hivernale, le transfert des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement et l'éclairage public (lampadaires) + illuminations.

Le cinquième périmètre englobait tous les périmètres en ajoutant les espaces verts hors emprises de la voirie, tels que les parcs, l'entretien « complet » de la voirie et la propreté urbaine.

L'éclairage public relève de la commune au titre du pouvoir de la police générale du maire (sûreté et commodité de passage), en tant qu'élément constitutif de la voirie (en théorie, uniquement pour ce qui est nécessaire et indispensable à l'exploitation de la voirie). Les élus ont décidé de ne pas récupérer cette compétence.

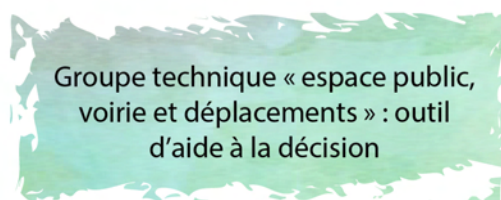
La viabilité hivernale (dénivellement), les panneaux électroniques d'affichage libre ou d'informations municipales, les bacs à fleurs et tout aménagement d'embellissement et accessoires à vocation esthétique (espaces verts), les mobiliers et équipements de propreté urbaine (poubelles), les monuments et aménagement commémoratifs, les sanitaires publics sur l'emprise de la voirie, les bornes d'eau potables, fontaines et bassins, les voiries privées, nationales et départementales sont des éléments qui restent aux communes, aux départements ou à l'Etat.

Si une modification, pour ajout d'une de ces compétences, a lieu, elle sera soumise à approbation, par délibérations concordantes des communes membres, selon les modalités prévues par l'Article L. 5211-17 du CGCT (Code Général des Collectivités Territoriales).

2.2. GROUPE TECHNIQUE « ESPACE PUBLIC, VOIRIE ET DEPLACEMENTS »

Le groupe thématique « espace public, voirie et déplacements » est l'un des sept groupes thématiques ciblés sur les principaux champs concernés par l'évolution des compétences. Il fait partie du dispositif de pilotage qui a permis aux élus de disposer d'éléments utiles à la décision concernant la prise en charge de ces nouvelles compétences et de préciser les objectifs, les moyens stratégiques nécessaires et de valider l'organisation de la métropole. Les communes ont été invitées à participer à ces groupes de travail.

Afin de prendre la mesure des transferts de compétence en matière d'aménagement de l'espace métropolitain, ce groupe thématique comprend un groupe politique composé d'élus, et un groupe technique composé de techniciens. Les techniciens, qui sont volontaires, réfléchissent sur la transformation du passage en métropole. De plus, des personnes ressources sur les champs de la voirie, des déplacements et de l'espace public sont présents afin d'apporter un avis, une expertise ou des conseils sur les sujets traités.



Déroulement et différentes phases de travail

Ce groupe technique se déroule en trois phases distinctes. La première phase a consisté à effectuer un bilan de la situation existante au sein des collectivités

constituant la métropole. Cela a permis d'identifier ce qu'il a convenu de capitaliser, d'abandonner ou de créer, ainsi que les principales questions à résoudre.

Ces questions concernent la définition précise de l'espace transféré, c'est-à-dire qu'il a fallu faire la distinction entre les chaussées, les trottoirs, les espaces verts, etc. Les transferts fonciers, les impacts budgétaires et humains, et les transferts des contrats, conventions ou marché, sont aussi abordés lors de ce groupe technique. D'autres questions se sont aussi posées concernant, entre autres, la viabilité hivernale, les pistes cyclables, le stationnement, la propreté urbaine, la cohérence des lignes de transport, etc.

La deuxième phase a été de produire un rapport synthétique de ce travail, qui a permis au groupe politique d'engager sa réflexion.

La troisième phase est d'assister techniquement et matériellement le pilote du groupe politique dans l'organisation des réunions, la rédaction des comptes rendus, et de la note d'enjeux qui est soumis au comité politique.

Organisation et thématiques

C'est dans ces groupes thématiques que le transfert de personnel s'est construit. Chaque groupe a identifié les compétences donnant lieu à un transfert total des agents des communes, ou celles donnant lieu à une mutualisation entre les communes et la métropole.

Les groupes de travail ont été organisés de manière équilibrée entre les communes et la métropole, avec des échanges réguliers lors de réunion. Le groupe est non exhaustif, mais représente les différentes strates

de communes et de typologies de communes. Certaines petites communes n'ont pas la possibilité de participer physiquement au groupe de travail. C'est pourquoi, des contacts et échanges sont organisés afin d'obtenir leur contribution.

Lors des réunions, un ordre du jour, une feuille de présence et un compte rendu sont faits systématiquement, et transmis au groupe politique concerné.

Le groupe technique s'articule autour d'une certaine organisation interne. Environ une fois par mois, une réunion de groupe technique en formation plénière à lieu, où tous les acteurs sont convoqués. Toutes les semaines, un groupe technique restreint se réunit, ainsi que des sous-groupes techniques sur des thèmes particuliers. Le groupe technique restreint a pour vocation d'acquérir rapidement des compétences et d'identifier les différentes sous-thématiques afin de diagnostiquer la situation globale dans un souci opérationnel.

Trois sous-groupes de travail ont été créés. Ils concernent l'aménagement des infrastructures et accessoires de la voirie ; l'occupation du domaine public, le stationnement et les déplacements ; et l'exploitation et la proximité.

Sous-groupes et personnes associées

Le premier sous-groupe, concernant l'aménagement des infrastructures et accessoires de la voirie, a pour objectif d'étudier le périmètre physique des voies et objets transférés à la métropole. Les travaux de ce sous-groupe s'organisent autour des thèmes des infrastructures urbaines et des accessoires de la voirie et des études techniques

préalables, la programmation, la création, l'aménagement et le gros entretien.

Le travail de ce sous-groupe laisse apparaître une grande diversité d'objets et de surfaces qui étaient gérées par les communes.



Figure 13 : Exemple concrets de l'emprise transférée (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

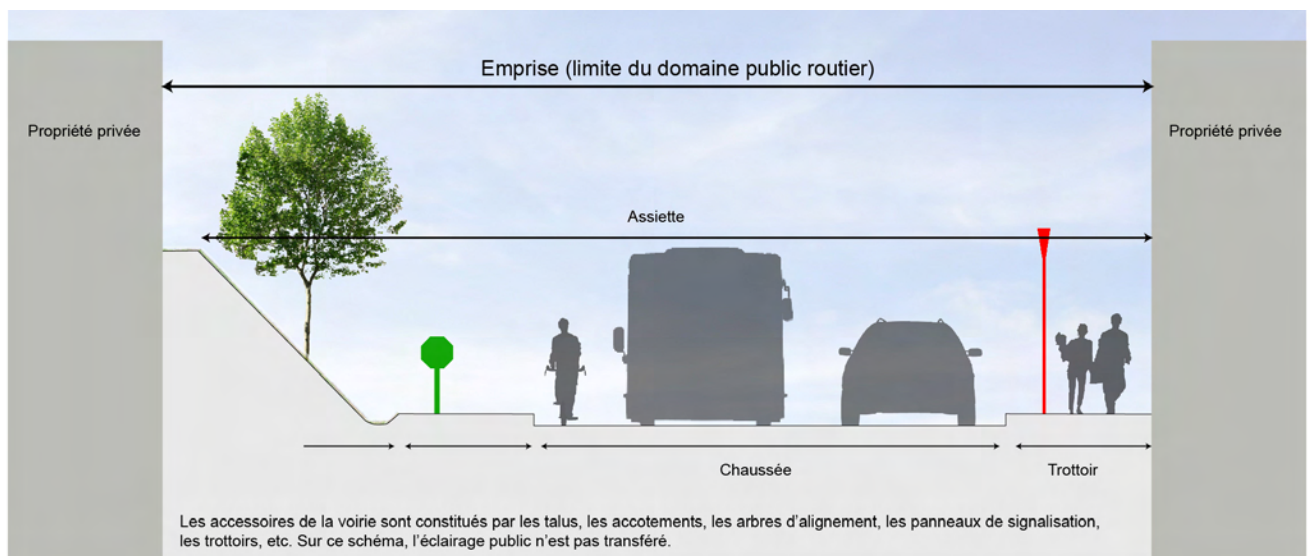
Afin d'illustrer les différentes réunions, des exemples existants de configuration de la voirie et de ses accessoires ont été analysés afin de mettre en évidence les enjeux liés au transfert de compétence.

Sont matérialisés en rose le travail itératif et d'interprétation sur les ajustements de la loi MAPTAM. Les chaussées, accotements, fossés, talus, arbres d'alignements, signalisation horizontale sont transférés ; mais aussi les passages piétons, cheminements piétons bandes cyclables, jalonnements cyclables, horizontale sont transférés ; mais aussi les passages piétons, cheminements piétons bandes cyclables, jalonnements cyclables, espaces publics, plaques de rue, etc. En revanche, les fontaines, monuments historiques, poubelles, etc. ne sont pas transférés à la métropole.

plus globale, en lien avec les politiques de déplacements tous modes. On peut citer les sujets étudiés autour du stationnement, la gestion des autorisations d'occupation du domaine public, des déclarations de travaux (DT) et des déclarations d'intention de commencement de travaux (DICT), la gestion dynamique des réseaux. De plus, les travaux du sous-groupe portent aussi sur les études déplacements/mobilité, les autres services de mobilité, la logistique urbaine et les études et outils de gestion.

Ces deux premiers sous-groupes ont eu pour objectif de s'interroger sur ce qui est transféré de fait, ce qui peut être transféré et ce qui n'est pas transférable.

Figure 14 : Emprise du transfert (Source : Grenoble-Alpes Métropole).



Le deuxième sous-groupe de travail concerne l'occupation du domaine public, le stationnement et les déplacements. Son objectif a été d'étudier les questions de transfert des pouvoirs de police du maire liés à la mobilité, les enjeux de gestion de l'occupation du domaine public, mais aussi l'ensemble des sujets, de façon

Ce schéma permet de dresser une synthèse non exhaustive de ce qui est transféré : les voiries et leurs accessoires, tels que les chaussées, les trottoirs, les voies de bus, les fossés, les tunnels, les panneaux, les clôtures, etc.

Le troisième sous-groupe, concernant l'exploitation et la proximité, doit analyser les problématiques d'entretien courant de l'espace public transférable à la métropole, mais aussi les problématiques de gestion des usagers, de la relation citoyenne, de la gestion urbaine de proximité en lien avec les questions de territorialisation. Les différents travaux de ce sous-groupe portent sur le nettoyage courant de la voirie, les ramassages des encombrants et spécifiques (nettoyer les rues après les festivités par exemple), le déneigement, le ramassage des feuilles et l'enlèvement des tags. Ce sous-groupe s'interroge surtout sur les moyens humains et leur organisation, mais aussi sur les moyens budgétaires, les contrats, les conventions et les marchés. Les moyens mobiliers et immobiliers, ainsi que les éventuels impacts fonciers. Cela concerne par exemple les véhicules ou les locaux servant au fonctionnement de l'exploitation. Les travaux de ce sous-groupe portent aussi sur la gestion des limites entre le domaine métropolitain, le domaine communal et le domaine privé à usage du public. Par exemple, cela concerne les espaces verts. Enfin, une attention est aussi apportée sur les enjeux d'amélioration du cadre de vie et de la proximité.

C'est ici que la notion d'intervention intervient. Trois types peuvent être identifiés.

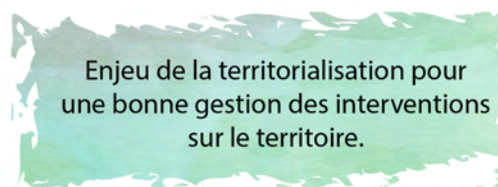
Le premier type représente les interventions « d'urgence », qui nécessitent une grande réactivité, pour assurer la mise en sécurité des populations. Les équipes doivent être polyvalentes et équipées afin de faire face aux problèmes rencontrés sur le terrain.

Le deuxième type concerne les interventions « programmées », qui requièrent des équipes plus

spécialisées, telles que des électriciens ou des maçons, et une commande de matériel peut être nécessaire. Le temps d'intervention est plus long.

Et le troisième type relève des interventions « planifiées », qui représentent les gros travaux ou un plan pluriannuel d'investissements.

Ces différentes équipes peuvent être basées dans des lieux géographiques différents afin d'éviter des pertes de temps en déplacement et de réduire les délais de réponse. Ces réflexions amènent à poser la question de la territorialisation.



Le groupe technique avait proposé deux principes, qui peuvent être envisagés : en fonction de la densité de population ou du temps d'intervention. Le principe par densité de population fonctionne bien dans les zones urbaines. Cela représente des pôles de 30 000 à 50 000 habitants. Le principe par temps d'intervention est plutôt pour les secteurs ruraux ou montagnards. On peut se baser sur un temps de 30 ou 45 minutes. Un outil commun et de partage de gestion des interventions est apparu nécessaire, afin que la demande d'intervention d'un usager puisse être traitée par la structure compétente de manière cohérente et équitable sans que celui-ci n'ait à se préoccuper de l'organisation entre la métropole et les communes.

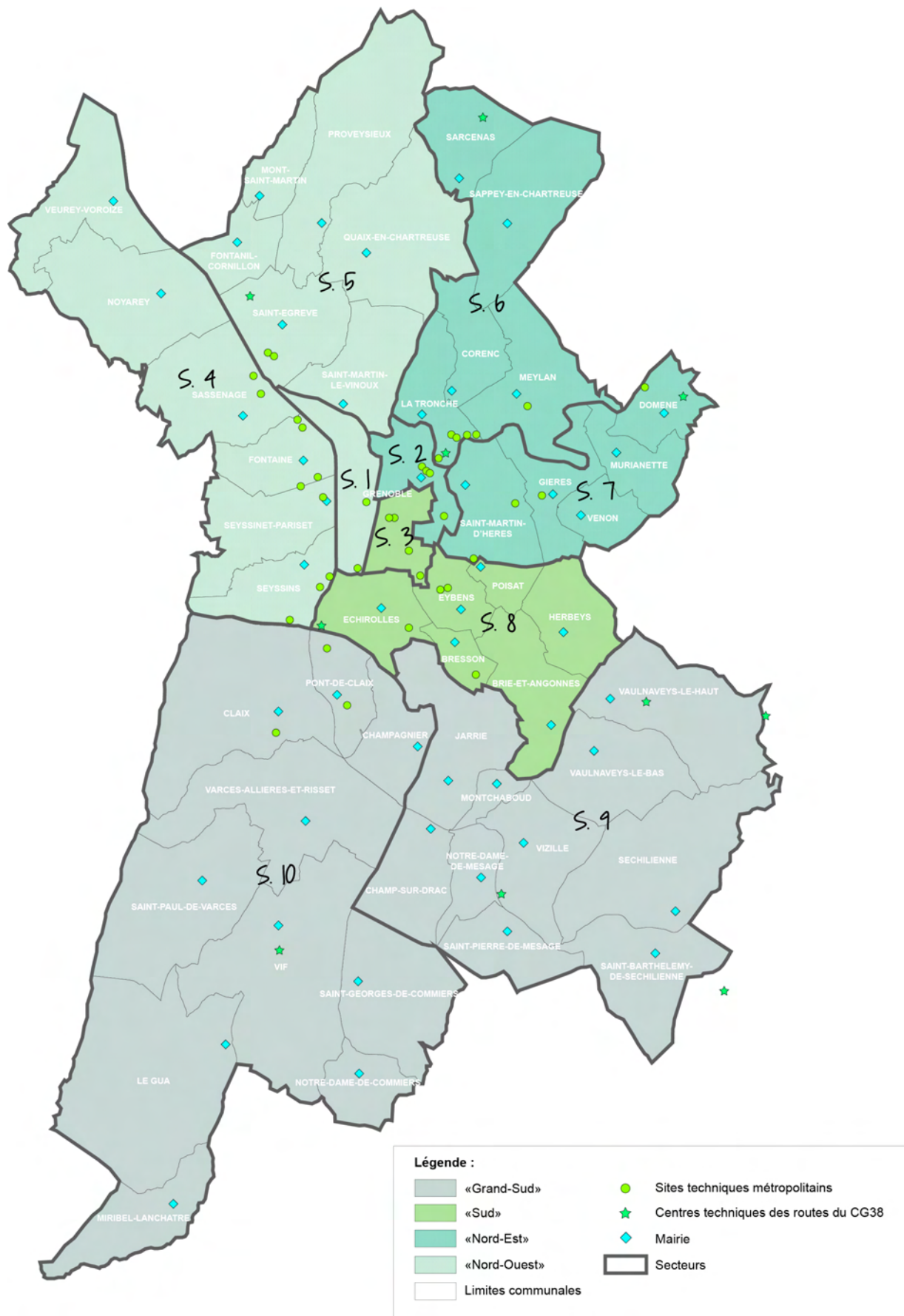


Figure 15: Projet non définitif de la territorialisation et sectorisation (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

Cet outil devra assurer la traçabilité des demandes, être communicant pour informer la situation de la demande, disposer d'une possibilité de validation lors du cheminement d'une demande ; mais aussi comptabiliser le temps de travail (pour les agents assurant des missions à la fois métropolitaine et communale), être simple d'utilisation et surtout gérer automatiquement les répartitions de secteurs d'intervention, que ce soit par secteur géographique ou fonctionnel. Cependant il est important d'avoir une attention particulière lors de la définition de la sectorisation des services techniques. Il faut garder une taille « humaine » pour les secteurs d'intervention afin de garantir une bonne connaissance du terrain et fluidifier le management des équipes de proximité. Il faut prendre en compte la localisation des centres techniques existants et leur capacité aux réflexions. Enfin il est aussi important de s'affranchir des limites communales pour le découpage du territoire par secteur afin de créer une culture commune. La ville-centre, Grenoble, peut être intégrée dans différents secteurs.

Le projet de territorialisation et de sectorisation n'est à ce jour pas définitif. La métropole serait découpée en quatre territoires (« Grand-Sud », « Sud », « Nord-Est » et « Nord-Ouest ») et dix secteurs.

Les représentants de ces trois sous-groupes sont des techniciens, d'environ 32 communes et des techniciens de la Métro et du SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun), qui interviennent dans les domaines de la mobilité et des transports. On peut citer entre autres des secrétaires généraux, des DGS (Directeur Général des Services), des DGA (Directeur Général

d'Administration), des DST (Directeur des Services Techniques), des responsables de service voirie, etc. Il a été souhaité d'ouvrir la participation du groupe technique restreint et des sous-groupes de travail aux techniciens afin de mieux prendre en compte la représentativité des collectivités. De plus, afin de mieux appréhender les particularités des communes, le groupe technique restreint a proposé une visite de terrain afin d'échanger avec les maires et techniciens des villes qui le souhaitent. Cette visite de terrain a eu lieu en mars 2014 avec les communes de Murianette, Meylan, Proveysieux, Le Sappey-en-Chartreuse et Grenoble.

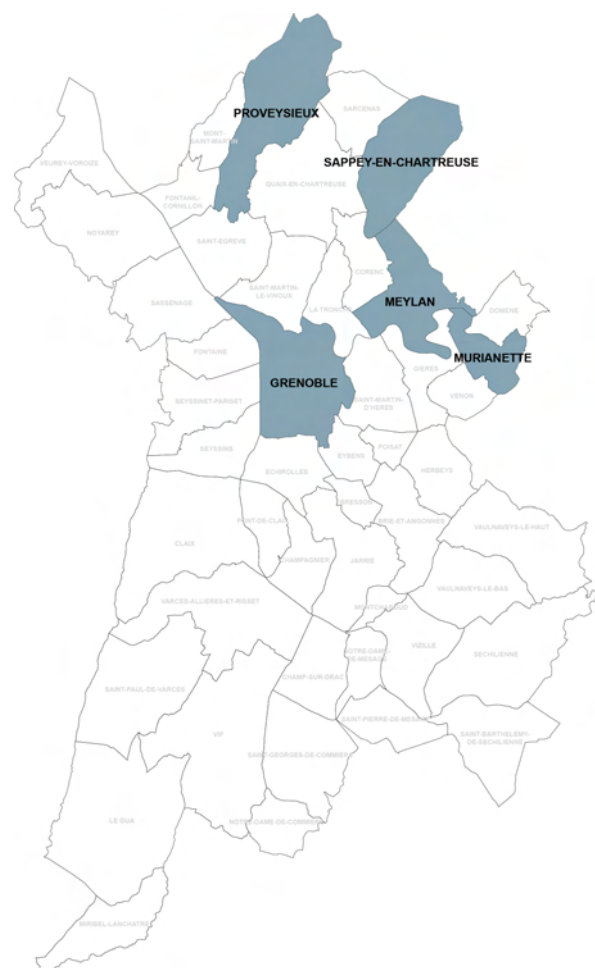


Figure 16 : Situation de la visite de terrain sur les communes de Murianette, Meylan, Proveysieux, Le Sappey-en-Chartreuse et Grenoble.

Cette visite de terrain a permis de mettre en évidence certains enjeux concernant, entre autres, le devenir du personnel technique, l'organisation du déneigement, mais aussi l'enjeu fort de la proximité et de la vie quotidienne, les limites entre le privé et le public.

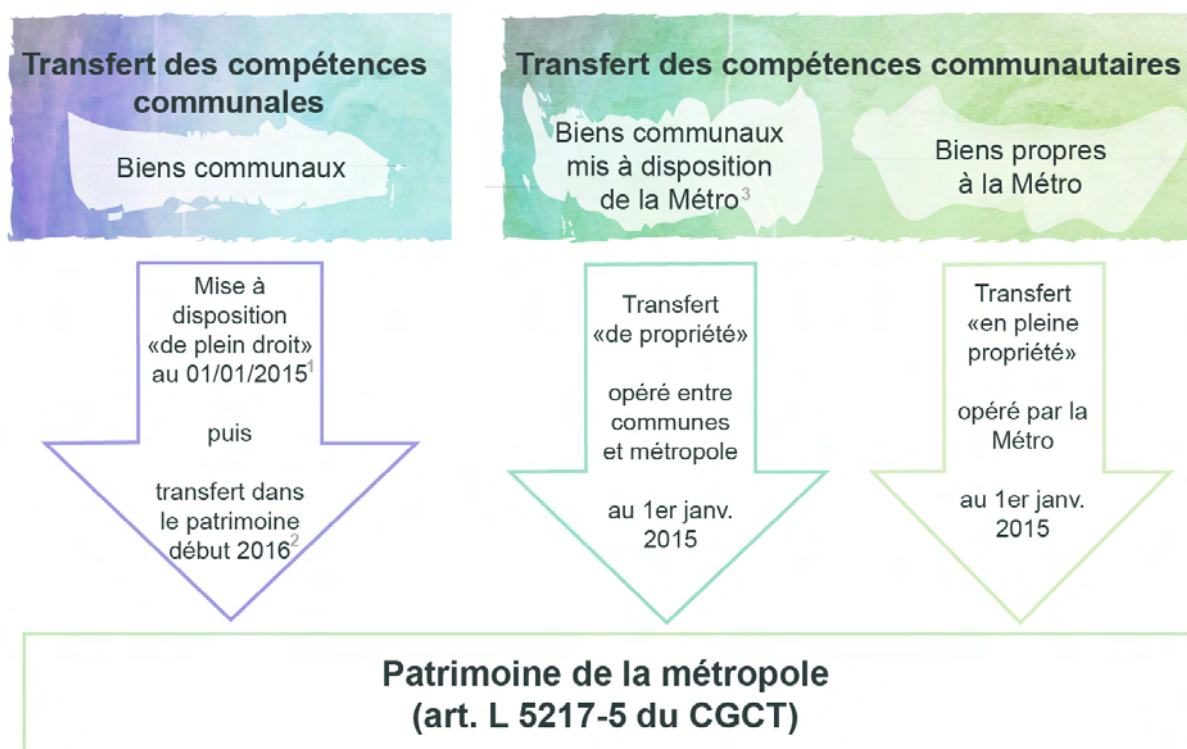
Un benchmarking a été réalisé sur les sujets de l'organigramme, les effectifs, le budget, les objets transférés, l'occupation du domaine public, les pouvoirs de police, etc. Des contacts ont déjà été pris auprès de quelques métropoles, telles que Lyon, Nantes, Lille, Strasbourg, Rouen ou Toulouse. Une assistance juridique est aussi menée en parallèle par le service juridique de la Métro. Ce dernier a produit différentes notes d'analyse sur des sujets en lien avec les thèmes des travaux du groupe technique, tels que les droits et obligations attachés au gestionnaire et au propriétaire de la voirie (cf. Annexe n°7) ou encore la précision de la gestion des espaces

verts situés dans l'emprise de la voirie ou sur les espaces publics métropolitains (cf. Annexe n°8).

Sous chantier gestion et propriété


Depuis le 1^{er} janvier 2015, la métropole exerce, en lieu et place des communes, un certains nombres de compétences. A ce sens, elle dispose de l'ensemble des biens nécessaires à l'exercice de ces compétences. Ces biens et droits sont transférés dans le patrimoine de la métropole au plus tard un an après la date de la première réunion du conseil de la métropole, et sont ensuite transféré en pleine propriété, soit le 13 février 2016.

Figure 17 : Transferts de biens (Source : La Métro/service juridique – Annexe de la note n° 1SJ14VM009).



1. « Les biens (...) sont mis à disposition de la métropole par les communes membres. Un PV établi contradictoirement [en] précise la consistance et la situation juridique ».
 2. « Au plus tard un an après la date de la 1ère réunion du conseil de métropole ».
 3. Biens mis par les communes à disposition de l'EPCI en application des art. L1321-1 et L1321-2 du CGCT (sur le transfert de compétences des communes aux EPCI).

D'un point de vue général, la métropole possède tous les pouvoirs de gestion, assure le renouvellement des biens mobiliers et autorise l'occupation des biens remis, par la délivrance d'AOT (autorisation d'occupation temporaire) ou la conclusion de baux, et en perçoit les fruits et produits, tels que les loyers, les redevances ou les intérêts. De plus, la métropole doit agir en justice en lieu et place du propriétaire. Elle procède aux travaux de reconstruction, démolition, surélévation, etc. La métropole remplace aussi les communes dans l'exécution de tous les contrats (emprunts, marchés, contrats de maintenance, concessions, attributions en dotation, etc.).



La métropole est gestionnaire en 2015 et deviendra propriétaire en 2016

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la métropole est gestionnaire du domaine public routier, imprescriptible et inaliénable. Dans le cadre de la compétence « voirie », la répartition des compétences entre le gestionnaire et le propriétaire est différentes pour chaque procédures mises en œuvre sur le domaine public routier : classement, déclassement, alignement, enquête publique, voies de lotissements, servitudes de voirie, délivrance des autorisations d'occupation du domaine public routier, entretien des voies.

Pour les procédures suivantes, la métropole ne deviendra compétente qu'en 2016 :

- Le classement est l'acte administratif qui confère à un chemin le caractère de voie communale. Ce n'est qu'une simple formalité administrative qui constate l'appartenance de ce bien au domaine public. Le classement fait l'objet d'une

délibération prise par la collectivité propriétaire du chemin. Par exemple, un chemin rural (domaine privé de la commune) peut être classé (domaine public) si cela présente un intérêt comme la création ou l'ouverture d'une voie.

- Le déclassement est l'acte administratif qui retire à une voie son caractère de voie communale et la passe dans le domaine privé de la commune qui est aliénable. Le déclassement se fait par délibération prise par la collectivité propriétaire de la voie. Préalablement, il est nécessaire de constater sa désaffectation à la circulation. Par exemple, une voie communale peut être déclassée après constat de sa désaffectation d'usage par le public. En étant déclassée, et donc dans le domaine privé de la commune, cette voie peut s'apparenter à un chemin rural (qui est aliénable). Cela veut dire que celui-ci peut être vendu.

- L'alignement correspond à la détermination de l'implantation des constructions par rapport au domaine public. Il est fixé par un plan d'alignement ou un alignement individuel délivré au propriétaire privé qui en fait la demande. La publication d'un plan d'alignement attribue de plein droit, à la collectivité propriétaire de la voirie, le sol des propriétés non bâties dans la limite déterminée. Si des propriétés sont bâties sur ce sol, celui-ci est attribué à la collectivité dès la destruction du bâtiment. Pour l'année 2015, l'acquisition des portions de voies situées dans l'emprise de l'alignement est de compétence communale. L'enquête publique est obligatoire et seules les communes sont en mesure d'ouvrir cette procédure pour l'année 2015. Par exemple, certaines voiries peuvent passer sur une parcelle privée cadastrée, ou le plus souvent les riverains font déborder leur espace sur

le domaine public routier.



Figure 18 : Exemple de besoin d'alignement : parcelle entièrement sous l'emprise du domaine public routier (en rouge parcelle privée) (Source : Cadastre).

cession relèvent de la compétence de la métropole.



Figure 19 : Exemple de besoin d'alignement : parcelle partiellement sous l'emprise du domaine public routier (emprise réelle de la voirie en bleue) (Source : Cadastre).

Durant l'année 2015, la métropole est déjà compétente pour plusieurs procédures :

- Elle peut procéder à l'acquisition et au classement des voies appartenant à des personnes privées. La métropole délivre les arrêtés d'alignement individuel. L'alignement individuel est un acte par lequel la collectivité indique à un propriétaire riverain les limites de la voie publique par rapport à sa propriété. Par exemple, une parcelle cadastrée peut être entièrement ou partiellement sur l'emprise de la voirie. Un arrêté d'alignement individuel peut être pris afin de rétablir les limites cadastrales. Il a pour but de garantir à la collectivité le respect du plan général et de fixer les droits et obligations du riverain.

- Au terme d'une opération d'aménagement, les voies des lotissements ne peuvent pas être conservées par les lotisseurs. Elles peuvent être transférées à une association syndicale, être attribuée en pleine propriété aux acquéreurs des lots des voies et espaces communs, ou être transféré à la commune ou l'EPCI compétent. Depuis le 1^{er} janvier 2015, les opérations de transfert ou de

- Les servitudes de voiries sont instituées dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public. C'est l'autorité gestionnaire qui est compétente pour assurer le respect de ces servitudes. Par exemple, des servitudes de voiries peuvent être instituées entre le propriétaire et l'ONF (Office national des forêts) pour avoir accès aux forêts. Dans ce cas précis, l'ONF serait gestionnaire de la voirie et s'occuperait de sa protection et de son entretien.

- La loi stipule que l'occupation du domaine public routier n'est pas autorisée sauf si l'on dispose d'une permission de voirie ou d'un permis de stationnement. Les permis de stationnement sont délivrés par le titulaire des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, et les autorisations par l'autorité gestionnaire du domaine public. Depuis le 1^{er} janvier, la métropole est la seule compétente pour délivrer les autorisations d'occupations du domaine public et percevoir les produits liés à cette occupation. Les restaurants et cafés

peuvent occuper le domaine public dans le but de faire une terrasse extérieure. Pour cela une autorisation d'occupation est obligatoire.

- L'entretien des voies communales incombe au gestionnaire de la voirie, c'est à dire la métropole. En cas de dommage, la commune peut être responsable, sur le fondement des pouvoirs de police administrative générale du maire, car elle est tenue d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publique.

Description	Durant l'année 2015	
	Propriétaire	Gestionnaire
Création de voirie	Métropole	Métropole
Classement/déclassement	Commune	Commune
Enquête publique	Commune	Commune
Constat de désaffectation	Commune	Commune
Servitude de voirie	Commune	Commune
Alignement individuel	Métropole	Métropole
Plan d'alignement	Commune	Commune

Description	A partir du 13 février 2016	
	Propriétaire	Gestionnaire
Création de voirie	Métropole	Métropole
Classement/déclassement	Métropole	Métropole
Enquête publique	Métropole	Métropole
Constat de désaffectation	Métropole	Métropole
Servitude de voirie	Métropole	Métropole
Alignement individuel	Métropole	Métropole
Plan d'alignement	Métropole	Métropole

Figure 20 : Tableau précisant le gestionnaire et le propriétaire selon les différentes procédures administratives de voiries (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

Concernant les espaces verts, ceux transférés sont les accotements et fossés, les espaces verts d'accompagnement non aménagés sur l'emprise de la voirie et les arbres d'alignements. Les bacs à fleurs et les aménagements d'embellissement et accessoires à vocation esthétique ne sont pas transférés à la métropole et restent de la responsabilité technique, administrative et financière des communes. La note sur le fleurissement et le paysagement,

réalisée par le service juridique de la métropole, précise les différentes modalités de transfert.

L'embellissement reste à la charge de la commune, ainsi que le balayage des feuilles. La propreté urbaine est assurée par les communes. Celle-ci comprend le ramassage des encombrants, des papiers, corbeilles, le passage de la balayeuse et du souffleur, ainsi que l'effacement des graffitis.

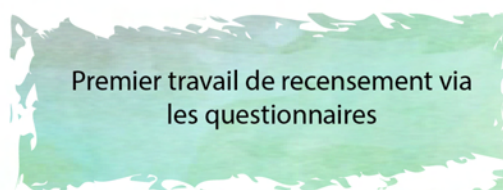


Figure 21 : En rose, emprise métropolitaine des voiries. En jaune, création et gestion métropolitaine (les fleurs concernent l'embellissement et ne sont pas à la charge de la métropole) (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

2.3. ANALYSES DES QUESTIONNAIRES « VOIRIE, ACCESSOIRES DE VOIRIE ET ESPACES DEDIES AUX DEPLACEMENTS »

Dans le cadre des travaux du groupe technique restreint, il a été décidé de soumettre aux communes un questionnaire afin de recenser les données propres à chaque commune. Ce travail exhaustif d'identification a été mené courant 2014, dans le but de faire un état des lieux précis des modalités de fonctionnement au sein des services des communes sur le thème de la voirie et de la mobilité.

Ceux-ci étaient organisés de manière à recenser exhaustivement les données propres à la voirie, les déplacements et les espaces publics.



Un premier onglet interrogeait la commune sur des données générales sur la voirie et ses dépendances, ses accessoires, le stationnement et les taches correspondantes.

Pour les données générales sur la voirie et ses dépendances, le but était de connaître le linéaire de voirie communale publique et privée ouverte au public, ainsi que les chemins ruraux. Les linéaires d'aménagement cyclable sur voirie et hors voirie étaient aussi demandés. La commune devait renseigner son nombre d'espaces publics hors voirie communales et ses ouvrages d'art. Cela comprend les places, parvis, voies et aires piétonnes, mais aussi les ponts, murs de soutènement, passerelles, tunnels, aménagements liés à la sécurité

routière ou à la gestion des risques naturels, et les ouvrages d'art exceptionnels. Une partie correspondant à la gestion des eaux pluviales est aussi mentionnée. Cette dernière concerne le linéaire de fossés, canalisations, drains, etc.

Les données générales sur les accessoires de la voirie concernent la signalisation statique (panneaux de signalisation véhicule, cycles et piétons, plaques de rue, etc.), le marquage au sol (signalisation de guidage, telle que les flèches, zébra, etc.), la signalisation de délimitation des stationnements gratuits sur voirie et espaces publics, etc.), la signalisation lumineuse (carrefours à feux, feux tricolores, etc.), l'éclairage public en rapport avec l'exploitation de la voirie, les mobiliers urbains et les aménagements paysagers (arbres d'alignement, giratoires).

La partie sur le stationnement recense les parcs et aires de stationnement, tels que les parkings en ouvrage et de surface, et les aires de stationnement spécialisées pour les poids lourds, les camping-cars et les autocars. Une sous partie sur le stationnement sur voirie est aussi demandée, où les places réglementées, en zone de stationnement payant, en zone bleue ou en zone gratuite sont différenciées. Les données générales sur le stationnement contiennent aussi, entre autres les places de stationnements spécifiques (places de livraison et de personne à mobilité réduite).

Un deuxième onglet permettait d'obtenir des informations sur les moyens et les finances de chaque commune. Les locaux et moyens matériels, les logiciels ont été recensés. Des informations sur les modes de gestion (maîtrise d'œuvre, exploitation et maintenance, etc.), les marchés en cours, ainsi que d'autres questions complémentaires ont été demandés.

Les questions complémentaires portaient sur les outils de la connaissance et de gestion de l'espace public. Par exemple, le but était de savoir si la commune disposait d'un diagnostic technique de son patrimoine, si elle se servait d'outils de suivi pour la gestion, tels que des logiciels spécifiques, des bases de données, ou des SIG, mais aussi si une typologie différenciant les niveaux de voirie existait. La sous-partie concernant les choix d'organisation de la gestion en proximité de l'espace public permettait de renseigner des informations sur les choix de territorialisation ou sectorisation des équipes que les communes auraient pu mettre en place. Il était aussi important de savoir si les communes disposaient d'un recueil et d'un suivi des réclamations accès sur la voirie. La sous-partie sur les politiques en matière d'accessibilité s'intéressait, par exemple, aux plans d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. De plus, d'autres informations complémentaires ont pu être demandé sur les choix d'investissement, les expertises, les outils ou les référentiels spécifiques en matière de qualité des espaces publics, et sur une politique volontariste en matière de mobilité durable. Enfin, une sous-partie permettait de mentionner les principaux projets en cours ou projetés pouvant impacter la voirie et l'espace public.

Cinq autres onglets annexes ont fait suite et permettaient de recenser les listes de voirie, pistes cyclables, espaces publics, ouvrages d'art et parcs/aires de stationnement que la commune possède. Il était demandé pour chaque tronçon de voirie d'identifier son appellation courante (par exemple « Rue des Moulins »), son type de voirie (voirie communale, privée, départementale, nationale, etc.), si cette dernière est interdite aux piétons et cyclistes. Mais aussi d'autres informations, entre autres sa définition de tracé (par exemple de la RD65 à la VC3), sa date de classement, sa longueur en mètre, sa surface, son état, si elle possède des trottoirs, des accotements, des arbres, etc. Les listes des pistes cyclables, des espaces publics, des ouvrages d'art et des parcs/aires de stationnement renseignent les mêmes genres d'attributs.

Par la suite, ces questionnaires ont été traités et ont permis d'obtenir des données à l'échelle métropolitaine. Par exemple, le nombre d'ouvrage d'arts sur la métropole a pu être appréhendé, et d'autres travaux en parallèle peuvent être lancés comme un diagnostic global sur ces ouvrages.

Figure 22 : Exemple de tableau d'analyse des questionnaires (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

Nom commune	Retour questionnaire	Total linéaire voirie BD Topo complet en m	Total Linéaire requête voirie BD Topo (1 et 2 chaussées) en m	Total Linéaire voirie (commune) en m	différence BdTOPO questionnaire voirie	Voirie communale publique en m	Voirie privée en m	Voirie communale privée ouverte au public en m	dont chemins ruraux ouverts à la circulation publique en m	Moyenne Etat "bon" voirie en %	Moyenne Etat "moyen" voirie en %	Moyenne "mauvais" en %
Bresson	Oui	16775	7778	10002	-29%	9552	450	0	0	34	38	28
Brié et Angonnes	Non	50443	29408	0	-100%							
Champagnier	Oui	36050	18864	19234	-2%	19234	NC	NC	6468	42	58	0
Champ-sur-Drac	Oui	63413	28981	22126	-24%	19297	2829	2829	480	53	13	34
Claix	Non	155567	69951	0	-100%							
Corenc	Non	45320	30133	0	-100%							
Domène	Non	47489	33590	0	-100%							
Echiroilles	Non	140057	107872	0	-100%							
Eybens	Oui	66569	47473	37582	-21%	28682	8900	8900	4600	38	42	20
Fontaine	Oui	82245	57763	47573	-18%	41811	5763	1500	13097	NC	NC	NC
Fontanil-Cornillon	Oui	39940	22022	12000	-46%	12000	NC	NC	NC	46	41	13
Gières	Oui	68426	41257	29260	-29%	22941	6319	6319	NC	NC	NC	NC
Grenoble	Oui	365411	275114	206000	-25%	197000	9000	9000	NC	NC	NC	NC
Gua	Oui	125064	27869	33125	19%	33125	NC	NC	NC	19	32	49

Plusieurs tableaux d'études ont permis de mettre en évidence les différentes données transmises par les communes. Des résultats ont pu en découler concernant l'état des espaces publics transférés, le nombre de carrefours à feux que possède aujourd'hui la métropole. Ces dernières données permettront d'alimenter le prochain plan de coordination des feux qui sera engagé par la métropole grenobloise.

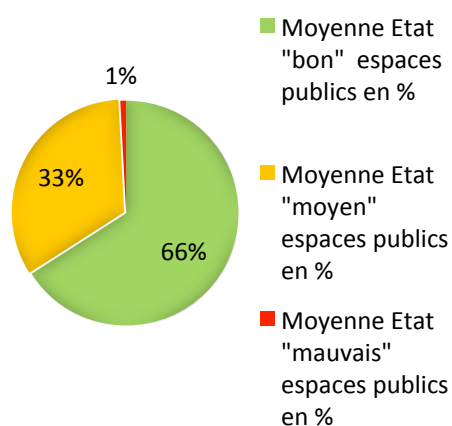


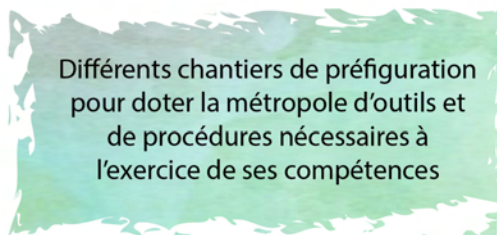
Figure 23 : Exemple d'étude menée sur l'analyse des questionnaires, ici portant sur l'état de « santé » des espaces publics transférés (Source : Grenoble-Alpes Métropole).



3. LES DIFFERENTS CHANTIERS POUR CONSTRUIRE LA METROPOLE DANS LE CADRE DE LA COMPETENCE VOIRIE



Parallèlement au travail d'identification, un travail de définition des modalités d'exercice des compétences a été mené. Celui-ci a permis d'engager des chantiers de préfiguration afin que la métropole se dote d'outils et procédures nécessaires à l'exercice de ses compétences. Une attention particulière a été portée aux enjeux de gouvernance pour l'exercice de ses compétences transférées, en lien avec la territorialisation et la sectorisation qui sera mise en place.



Les différents chantiers de préfiguration

Quatre chantiers de préfiguration ont été lancés :

- L'identification des projets d'investissements et des marchés à mettre en œuvre par la métropole
- La gestion des droits de voirie, élaboration et signatures des arrêtés liés aux pouvoirs de police spéciale
- L'identification et qualification des voiries de la métropole (celui-ci sera développé plus précisément par la suite)

- La gestion urbaine de proximité, organisation des services, etc.
D'autres chantiers ont pu être lancés en parallèle, comme le chantier concernant le SIG.

Un des chantiers avait pour objectif de recenser les projets d'investissement (voiries, espaces publics, ouvrages, gros entretiens, etc.) étudiés, programmés ou démarrés par les communes, ainsi que leur coûts et leur possible calendrier. L'analyse et la priorisation des projets ont été réalisés selon différents critères. Il était important de faire le lien avec les autres projets urbains, ZAC et PNRU, ainsi que les outils comme les PUP, la taxe d'aménagement, etc. La ZAC est une zone d'aménagement concerté. C'est une opération publique d'aménagement de l'espace urbain « à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés²⁷ ». Le Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU) a pour objectif de requalifier plus de 500 quartiers partout en France et apporter une réponse à 4 millions d'habitants, en métropole et Outre-mer, là où les conditions de vie étaient particulièrement difficiles²⁸. Le projet urbain partenarial ou PUP est un

²⁷ Code de l'urbanisme, 1er alinéa de l'article L. 311-1.

²⁸ Site internet de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU). <http://www.anru.fr/> [Page consultée le 15 mai 2015].

outil de financement contractualisé pour des opérations d'aménagement²⁹. Une analyse des répartitions des maîtrises d'ouvrages et des financements a été menée. Tout cela a participé à la construction du budget 2015 et de la PPI 2015-2020 de la métropole. Le plan pluriannuel d'investissement (PPI) est un outil de programmation des investissements envisagés pour les cinq ans à venir. Il permet d'exprimer de manière exhaustive l'ensemble des projets et leur découpage dans le temps en tenant compte des délais et de chaque étape de réalisation. C'est un outil de bonne gestion à caractère évolutif. Il peut être réactualisé chaque année afin de procéder aux ajustements nécessaires.³⁰

Dans ce chantier, une partie correspondait à la mise en place des nouveaux marchés publics. Il était urgent de mettre en place des marchés de travaux à bon de commande par la métropole. Ces marchés de travaux concernent, entre autres, les petits investissements (signalisation horizontale et verticale, espaces verts, etc.) et sont regroupés sur un principe de sectorisation géographique, adapté selon la nature des prestations. La délibération du Conseil du 13 février 2015 autorise le Président de la métropole à lancer ces marchés.

Un autre chantier s'intéresse à la gestion de proximité. L'objectif était de traiter les dysfonctionnements de l'espace public métropolitain afin

d'améliorer la qualité du cadre de vie et donc le lien social. Un état des lieux a été réalisé pour savoir quelles communes possédaient déjà des outils de gestion de proximité.

Il a été important de définir les besoins nécessaires avant de choisir un outil. Le service rendu et la réactivité des réponses, dans les collectivités déjà équipées d'outils de gestion de proximité, ne devaient pas être dérangé ou dégradé. Une régularisation technique est nécessaire entre l'organisation centrale de la métropole et les services sectorisés.

Un outil sera mis en place pour le second semestre 2015. Il devra permettre de reporter les problèmes aux acteurs concernés (élus, services) et de suivre les demandes par les habitants. Il est important qu'il y ait une qualification des demandes et une traçabilité des interventions.

Un sous chantier concerne les optimisations et les synergies, et a pour objectif d'analyser les contraintes et les opportunités de la mutualisation de moyens entre la métropole et les communes. Des constats ont été faits et montrent qu'une répartition des compétences provoquerait une perte d'efficacité. De plus, certaines communes pourraient être en difficultés pour maintenir le service.

La loi MAPTAM prévoit que les pouvoirs de police spéciale de la circulation et du stationnement sont transférés au Président de la métropole. Les maires peuvent toutefois s'opposer au transfert de ces pouvoirs de police dans les 6 mois qui suivent l'élection du Président de l'EPCI. Si un ou plusieurs maires s'opposent à ce transfert, le Président de la Métropole peut renoncer à ce que les pouvoirs de police en question lui soient transférés. Cette faculté de renonciation a été ouverte jusqu'au 31 décembre 2014.

²⁹ Loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion.

³⁰ VILLE, Frédéric. « Des outils de pilotage pour ne pas naviguer à vue ». *La Gazette des Communes*, mai 2012. [En ligne].

<http://www.lagazettedescommunes.com/112709/des-outils-de-pilotage-pour-ne-pas-naviguer-a-vue-introduction/> [Page consultée le 15 mai 2015].

Le dernier chantier concerne la gestion des arrêtés et des actes liés à la voirie. Cela est en lien avec les pouvoirs de police spéciaux. Plusieurs pouvoirs sont concernés :

- l'assainissement
- la collecte des déchets ménagers
- la réalisation des aires d'accueil des gens du voyage
- la voirie (la circulation et le stationnement / la délivrance des autorisations de stationnement de taxi)
- l'habitat (les établissements recevant du public à usage total ou partiel d'hébergement/la sécurité des équipements communs des immeubles collectifs à usage principal d'habitation et les bâtiments menaçant ruine)
- la défense extérieure contre l'incendie.

Pour l'assainissement et la collecte des déchets ménagers, le président de la métropole a accepté le transfert pour les communes qui ont transférés ces pouvoirs.

La réalisation des aires d'accueil des gens du voyage et l'habitat n'a pas été transférée au président de la métropole. Ce dernier considère que seule une mise en œuvre uniforme à l'échelle du territoire métropolitain représenterait une plus-value.

Le pouvoir de défense extérieure contre l'incendie apparaît obligatoire et le président a reçu ce pouvoir.

Il est important de distinguer les pouvoirs de police de la circulation et les pouvoirs de police de la conservation. Pour ce qui est du pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement, « le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des

agglomérations³¹ » (cf. *Annexe n°9*). Il a en charge tout ce qui concerne la sûreté et la commodité du passage dans les voiries publiques (entretien, éclairage). De plus, il peut prendre certaines mesures restrictives comme l'accès à certaines voies, à certaines heures, la réservation des accès à certaines catégories d'usagers (zones piétonnes par exemple), mais aussi l'interdiction du stationnement dans certaines voies, etc. Les mesures temporaires peuvent être prises concernant les déménagements, les stationnements pour travaux, les échafaudages, palissades, grues, ainsi que les fêtes, manifestations.

Le pouvoir de police de conservation concerne l'entretien des voies. Il vise à assurer la bonne utilisation et à préserver l'intégrité du domaine public³² (cf. *Annexe n°10*).

Le Président de la métropole détient les pouvoirs de police de la conservation pour les 49 communes, et le pouvoir de police de la circulation et du stationnement pour les 9 communes qui ont transféré ce pouvoir. La commune d'Eybens, de Grenoble, du Gua, de Miribel Lanchâtre, de Poisat, de Pont-de-Claix, de Saint-Barthélémy-de-Séchilienne, de Seyssins, et de Venon ont transféré leur pouvoir de police de la circulation et du stationnement. Même si toutes les communes n'ont pas transféré leur pouvoir, il est d'intérêt métropolitain qu'un tel transfert se fasse en vue de poursuivre la mise en œuvre d'une politique de mobilités cohérente. Il est apparu opportun de conserver une mutualisation pour la rédaction des arrêtés et des actes afin d'avoir une

³¹ Articles L2213-1 à L2213-6-1 du Code Général des Collectivités Territoriales

³² Articles L116-1 à L116-8 du Code de la voirie routière.

vision unique sur l'intégralité d'un secteur.

Pour ce qui est des droits de voirie, une délibération a été prise le 19 décembre 2014 concernant l'adoption des tarifs pour l'année 2015.

Des modèles d'arrêtés métropolitains ont été créés pour le pouvoir de conservation et pour le pouvoir de police de circulation de stationnement. Pour la question des arrêtés, une liste de référents a été élaborée pour qu'il y ait des représentants (techniciens et élus) dans les communes.

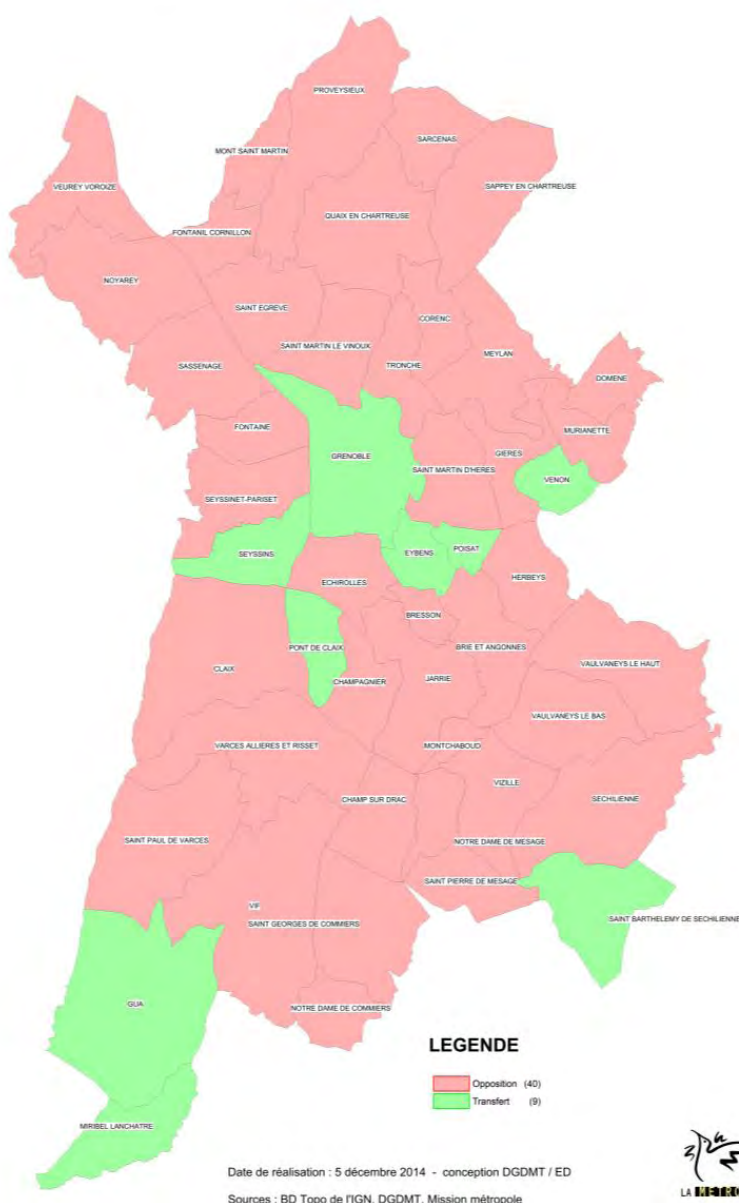


Figure 24 : Transfert des pouvoirs de police spéciale – Circulation et stationnement. (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

3.1. IDENTIFICATION ET QUALIFICATION DES VOIRIES DE LA METROPOLE

Deuxième travail de recensement via un système d'information géographique (SIG)

Une mise en place d'un système d'information géographique (SIG) dédié à la voirie apparaît nécessaire à l'échelle métropolitaine afin de recenser et d'identifier précisément les infrastructures et accessoires de voirie transférées. Un travail exhaustif d'identification a été mené sous forme de cartographie. Celui-ci est indispensable et est complémentaire aux traitements des réponses aux questionnaires « voirie ». Ce SIG doit intégrer des informations sur la domanialité, sur la qualité et l'état du patrimoine transféré, la typologie des voies ou encore le suivi cartographique des interventions. Ce recensement sera acté sous la forme d'une annexe aux procès-verbaux, établis contradictoirement entre les communes et la métropole.

Un courrier a été envoyé en août 2014 afin d'informer les communes de cette procédure (cf. *Annexe n°13*). La délibération du 7 novembre 2014 a permis d'acter les compétences transférées.

Travail de recensement, méthodes et organisation

Afin de procéder à ce chantier de diagnostic des chaussées, il a été proposé d'utiliser un référentiel cartographique des voiries de la métropole issue de la base de données topographiques de l'IGN de 2014, ainsi que la photographie aérienne de la métropole.

Ce chantier est réalisé par les services de la métropole sur les bases de plusieurs réunions de travail avec chaque commune.

L'objectif était de recenser précisément dans un SIG les voiries transférées en y intégrant les informations sur les cas particuliers (régularisation en cours, alignement, etc.). L'identification des cas particuliers était importante et devait être menée afin de trancher sur la stratégie de régularisation et de transfert à adopter. Ces cas particuliers portaient sur des problématiques foncières, des voiries d'ensembles immobiliers privés ou publics, etc. Il incombera à la métropole de conduire les opérations de classement/déclassement, de cession, d'établir des plans d'alignement, etc.

Les stratégies sont différentes d'une commune à l'autre. Certaines proposent un transfert large et décident de tout transférer. D'autres utilisent leur marge de manœuvre et le transfert que certains parkings, places et espaces publics.

En septembre 2014, une exploitation et des analyses des questionnaires « voirie » ont pu être réalisés. Tout le long de la fin de l'année 2014, des rencontres ont eu lieu, avec chaque commune, afin d'identifier de manière précise les voiries, accessoires de voiries et les cas particuliers. Toutes les communes ont pu être rencontrées, et presque toutes les informations ont pu être transmises à ce jour.

Durant le premier semestre 2015, les cartographies ont été réalisées et validées par les communes.

Annexe : Identification des voiries, accessoires de voiries et espaces dédiés aux déplacements
Commune de Saint-Martin-d'Hères

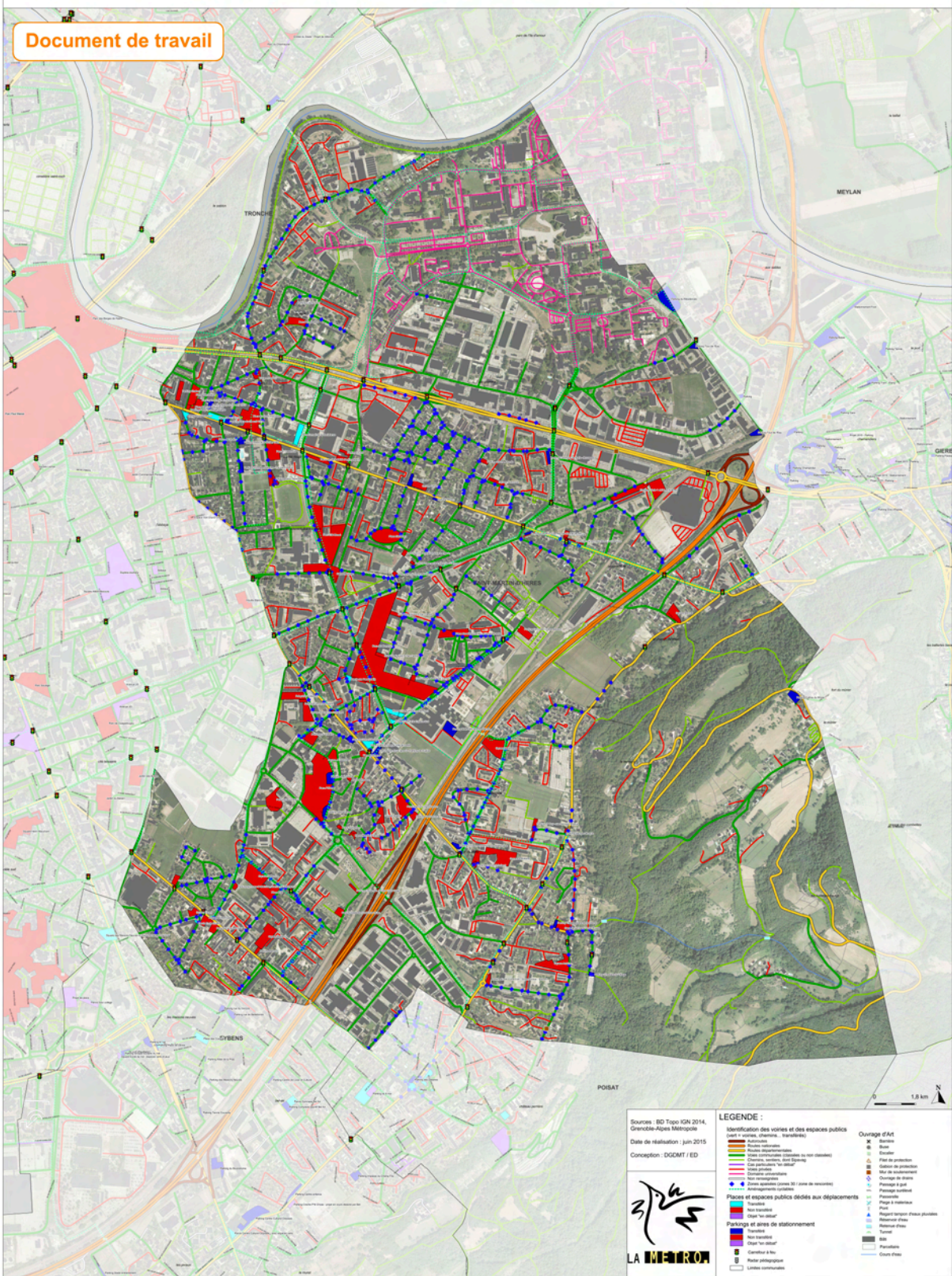


Figure 25 : Exemple de cartographie, ici la commune de Quaix-en-Chartreuse et de Saint-Martin-d'Hères (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

Ces recensements seront actés sous forme de procès-verbaux, établie contradictoirement entre les communes et la métropole mi 2015, après des séances de validation avec chaque commune.

Cette identification permet aussi de bien appréhender les différents territoires, de l'urbain au montagnard, en passant par le périurbain et le rural. Une certaine marge de manœuvre est laissée aux communes afin qu'elles puissent décider des objets qu'elles souhaitent transférer ou non.

Traitement des données

Un bon nombre de cas particuliers ont pu être identifiés. Ceux-ci concernent par exemple les régularisations, les alignements, vus précédemment. Cela permettra la mise en place de procédures juridiques adéquates.

La thématique SIG

Ce chantier permet un approfondissement de la thématique de cartographie, qui s'appuie sur un diagnostic des ressources, moyens, outils et données existants et disponibles à la métropole et dans les communes. Un benchmarking des pratiques a aussi été mis en place.

Lors du diagnostic, il est apparu que les $\frac{3}{4}$ des communes ne possèdent pas de système d'information géographique ou de base de données sur la voirie et ses accessoires. Moins d'une dizaine de commune gèrent leurs données sur la voirie sous forme de SIG. Il n'y a donc aucune standardisation ou de référentiel commun élaboré.

De plus différents producteurs de données sont associés, autant privés que publics. Les producteurs privés

produisent pour le compte d'un délégataire dans le cadre de marchés de travaux ou dans le cadre d'un marché de géomètre. Les producteurs publics (la Métro et les communes) produisent pour leur propre compte ou le compte d'un délégataire.

La production de données peut s'effectuer par différentes méthodes. Des levées topographiques de précision peuvent être réalisées pour une couverture progressive et complète de la commune. Un transfert automatique vers un SIG est possible et permet de répondre au besoin de coordination. Des fichiers géo-référencés peuvent être utilisés, ainsi que des numérisations de plans papiers, c'est-à-dire que ces les coordonnées spatiales de ces fichiers permettent de les positionner sur un plan ou une carte.

Le mobile mapping est un autre exemple de production de données. C'est un processus de collecte de données géo-spatiales à partir d'un véhicule mobile. Cela consiste à installer un module sur le toit d'une voiture afin de capturer des images, vidéo, cartes numériques, données SIG et de les géo-localiser automatiquement. Généralement, les gammes de capteurs sont radars, laser, photographiques, et autres systèmes de télédétection. La phase de relevé de terrain est rapide.



Figure 26 : Exemple de mobile mapping, ici par Google Street View (Source : http://en.wikipedia.org/wiki/Mobile_mapping)

Enfin, les données peuvent être faites par levés GPS ou par saisie manuelle d'attributs dans un SIG.

Plusieurs points forts sont à capitaliser. Il existe un groupe de référents sur la géomatique dans les communes et dans la métropole qui se réunissent depuis plusieurs années. Il est important qu'ils soient intégrés dans ce chantier. Quelques référentiels communaux existent déjà, tels que des fonds de plans topographiques. Des expériences de levés à grand rendement ont déjà été opérées. Une commune a créé un référentiel topographique allégé via Mobile Mapping. Certaines méthodes de production de données sont présentes dans les communes et à la Métro. Ces méthodes sont des chartes graphiques pour SIG ou pour le DAO (dessin assisté par ordinateur). Dans le but d'une grande efficacité, il faut mutualiser les usages et les pratiques qui sont à promouvoir, ainsi qu'utiliser les bases de données nationales déjà existantes telles que l'IGN, Navteq, etc. L'Institut National de l'Information géographique et forestière (IGN) propose des données qui permettent aux organismes chargés d'une mission de service public de s'appuyer sur les

référentiels. L'utilisation du référentiel à grande échelle (RGE) est gratuite, ainsi que l'ensemble des géoservices. La composante topographique du RGE est la BD Topo (Base de Données Topographique). C'est la modélisation du territoire et de ses infrastructures avec les adresses, en précision métrique. Elle couvre de manière cohérente l'ensemble des entités géographiques et administratives. De plus, elle permet la visualisation, le positionnement, la simulation au service de l'analyse et la gestion opérationnelle du territoire. Les thèmes utilisables sont variés : réseau routier, réseau ferré et transport par câbles, réseau hydrographiques, bâtiments, etc.³³



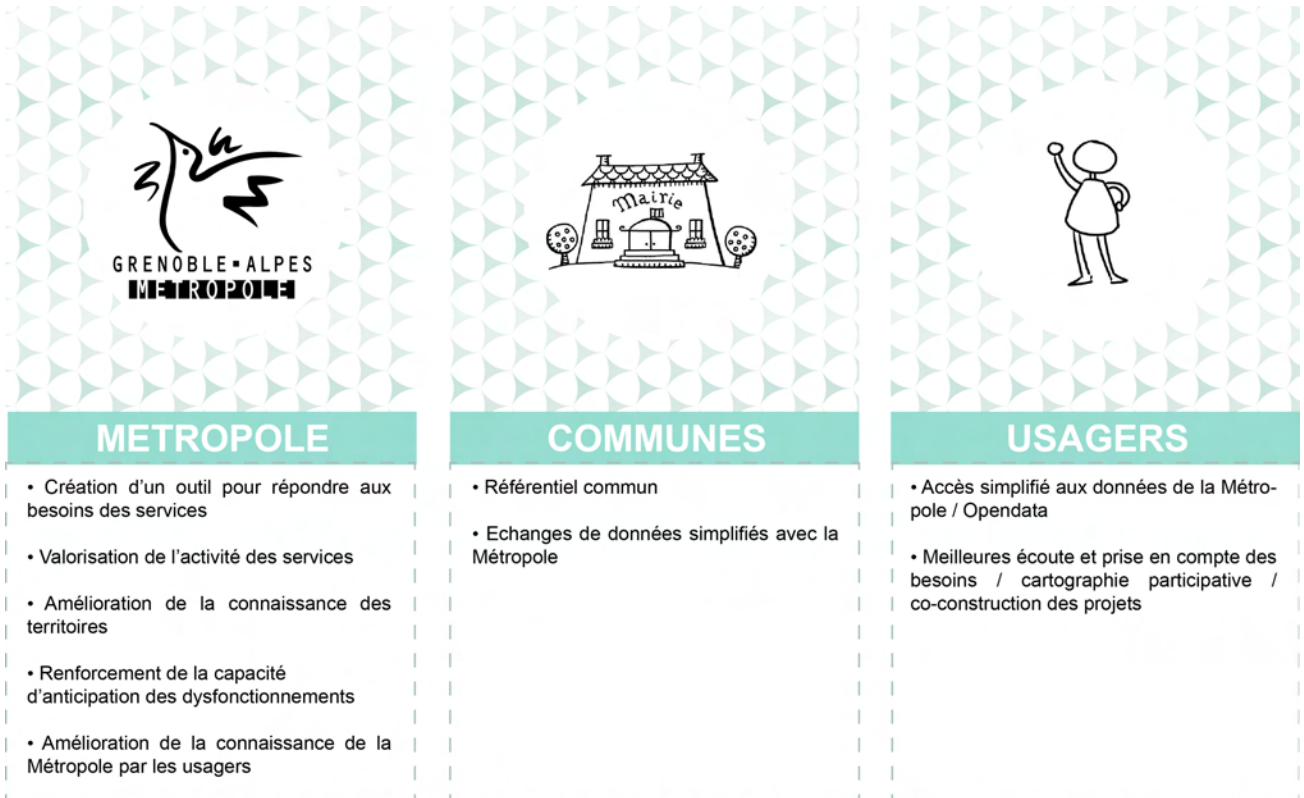
Figure 27 : Exemple de cartographie avec la BD Topo de l'IGN (Source : IGN).

Navteq est une société américaine qui fournit des cartes numériques et d'autres contenus dynamiques pour la navigation et les services de localisation dont la navigation GPS automobile et individuelle.³⁴

Cependant, il est important d'avoir une vigilance sur certains points. Une mise en œuvre d'outils et de processus,

³³ Site internet de l'IGN. <http://www.ign.fr/> [Page consultée le 25 mai 2015].

³⁴ Site internet de Navteq. <https://www.navteq.com/francais/> [Page consultée le 25 mai 2015].



permettant la centralisation et la mise à jour en temps réel des données entre la métropole et les communes, est un point qu'il est essentiel à mettre en œuvre. Il faut faire attention sur les liens qui unissent la CAO-DAO et le SIG. On confond souvent CAO (conception assistée par ordinateur) et DAO (dessin assisté par ordinateur). La conception est outil informatique souvent lié à un métier, fonctionnant en langage dit objet, et permettant l'organisation virtuelle de fonctions techniques. Cela permet ensuite de faire des simulations. Au contraire, le dessin ne permet pas l'interprétation technique de l'ensemble.

Enjeu de création d'un SIG métropolitain

Un système d'information géographique (SIG), quant à lui, possède des bases de données. La différence est que le SIG permet de relier l'ensemble des objets

Figure 28 : Bénéfices que peuvent avoir les différents acteurs avec une future cellule SIG au sein de la métropole.

géographiques avec des données qualitatives et quantitatives.

Les référentiels doivent être homogénéisés, par exemple, au niveau des adresses, de la voirie, etc. Une harmonisation des plans topographiques entre les communes est indispensable. Cette homogénéisation concerne leur système de projection ou leur charte graphique.

Il est pertinent de proposer une organisation et une démarche visant à construire des outils, des indicateurs communs et des cartes accessibles à tous ; mais aussi de partager les productions afin de donner accès à la connaissance au plus grand nombre.

A l'avenir, il peut être question de créer une cellule SIG « voirie, déplacements, espaces publics ». Celle-ci pourrait avoir plusieurs missions telles que de mettre en place des outils pour rassembler et

capitaliser toutes les données sur la thématique, assurer la cohérence des données au sein des autres départements, mettre en place des données cohérentes pour répondre aux besoins de production cartographique. Ses missions pourraient aussi renforcer la dynamique partenariale avec les communes et permettre une mise en place d'outil de gestion et d'aide à la décision afin d'alimenter les futurs projets sur les espaces publics. De plus, des outils de « reporting » interne pourraient voir le jour pour améliorer la communication avec les élus et le grand public.

Référentiel topographique métropolitain et corps de rue simplifié

Pour 2019, il y a une obligation légale d'avoir un référentiel topographique métropolitain en corps de rue simplifié. Un arrêté du 15 février 2012 indique que « pour répondre aux déclarations réglementaires de travaux, des plans des réseaux géoréférencés fondés sur le meilleur fond de plan disponible auprès de l'autorité locale compétente entre en vigueur, dans le cas de travaux à proximité de réseaux enterrés sensibles pour la sécurité, le 1er janvier 2019 s'agissant de travaux situés dans les unités urbaines ou le 1er janvier 2026 s'agissant de travaux hors des unités urbaines. ».

Un plan de corps de rue simplifié (PCRS) métropolitain est destiné à constituer la base du futur Référentiel à Très Grande Echelle (RTGE). Le PCRS est destiné à servir de support topographique à un grand nombre d'applications.

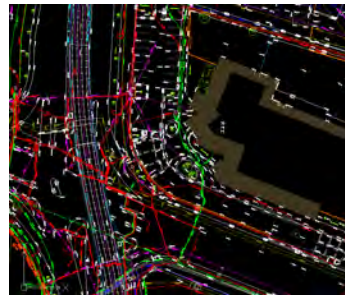


Figure 29 : De haut en bas : plan topographique, plan corps de rue simplifié et plan de ville (Source : CEREMA).

Sa précision géographique est à l'ordre du centimètre, celle-ci est dite de classe A (40 centimètre maximum). Ses objectifs sont de décrire à très grande échelle les limites apparentes de la voirie.

Les PCRS sont conçus pour faciliter les échanges entre les plans de type DAO (dessin assisté par ordinateur) et les SIG des collectivités. Les objets du PCRS gèrent peu d'attributs autres que ceux liés à la généalogie de leur acquisition, majoritairement par levé topographique.



Figure 30 : Exemple de plan corps de rue simplifié de Strasbourg, de gauche à droite au 1/2000e, au 1/1000e, au 1/500e, au 1/200e, au 1/100e (Source : CEREMA).

Il répond aux exigences de la réglementation dite « anti endommagement » ou réforme DT-DICT (Déclaration de projet de Travaux et Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux) portant sur les travaux à proximité des réseaux, notamment sous la forme d'un fond de plan utilisable dans le cadre des échanges entre gestionnaires et exploitants.

Cette réforme s'articule autour de trois évolutions : la création d'un Guichet Unique recensant l'ensemble des informations relatives aux réseaux en France (position, coordonnées des exploitants, etc.), la refonte des formulaires Cerfa DR et DICT en un formulaire unique « DT-DICT » (cf. Annexe n°14) et la création d'un observatoire national DT-DICT pour promouvoir la dématérialisation des procédures et de l'interopérabilité, sensibiliser, informer et former toutes les parties prenantes aux règles de sécurité.

Une Déclaration de projet de Travaux (DT), qui remplace depuis le 1er juillet 2012 la Demande de Renseignements (DR), est un formulaire envoyé par tout responsable de projet (maître d'ouvrage) aux exploitants de réseaux situés à proximité du chantier qu'il prévoit, en vue de s'assurer de la compatibilité de son projet avec les emplacements des réseaux et de connaître précisément leur localisation.

Une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT) est un formulaire Cerfa envoyé par tout exécutant de travaux (entreprise de BTP, particuliers, etc.) aux exploitants de réseaux situés à proximité du chantier qu'il prévoit, en vue de connaître précisément la localisation des réseaux et d'obtenir des recommandations particulières de sécurité relatives à la présence de ces ouvrages.³⁵

La nouvelle réglementation DT-DICT implique que les différents acteurs aient une vision très précise de la localisation de leurs réseaux. Des plans de réseaux au 1/200^e corps de rue doivent pouvoir être exploitable n'importe où, c'est à dire avec une certitude maximale de 40 cm. De plus, cette réforme implique d'avoir une vue d'ensemble des réseaux. Cela suppose de faire des relevés précis lors des nouveaux travaux, par des géomètres ou des bureaux d'études, et de recourir à la géo-détection pour les réseaux existants mal connus.

Un PCRS métropolitain pourrait contenir un grand nombre d'informations techniques comme la chaussée et le filaire de voirie, les cheminements, les trottoirs, les accotements, le stationnement, les places handicapées et les emplacements réservés, les espaces verts, les flèches de signalisation, les lignes de quai, les bandes podotactiles, les passages piétons, les feux tricolores, les bornes, les potelets,

³⁵ Site internet de l'Observatoire National DT-DICT. <http://www.observatoire-national-dt-dict.fr/?q=fr> [Page consultée le 18 mai 2015].

les candélabres, la signalisation verticales, et les arbres d'alignement, entre autres.

Ce PCRS devra être un référentiel cohérent à l'échelle de la métropole et aura une vocation grand public pour l'élaboration du plan de ville.

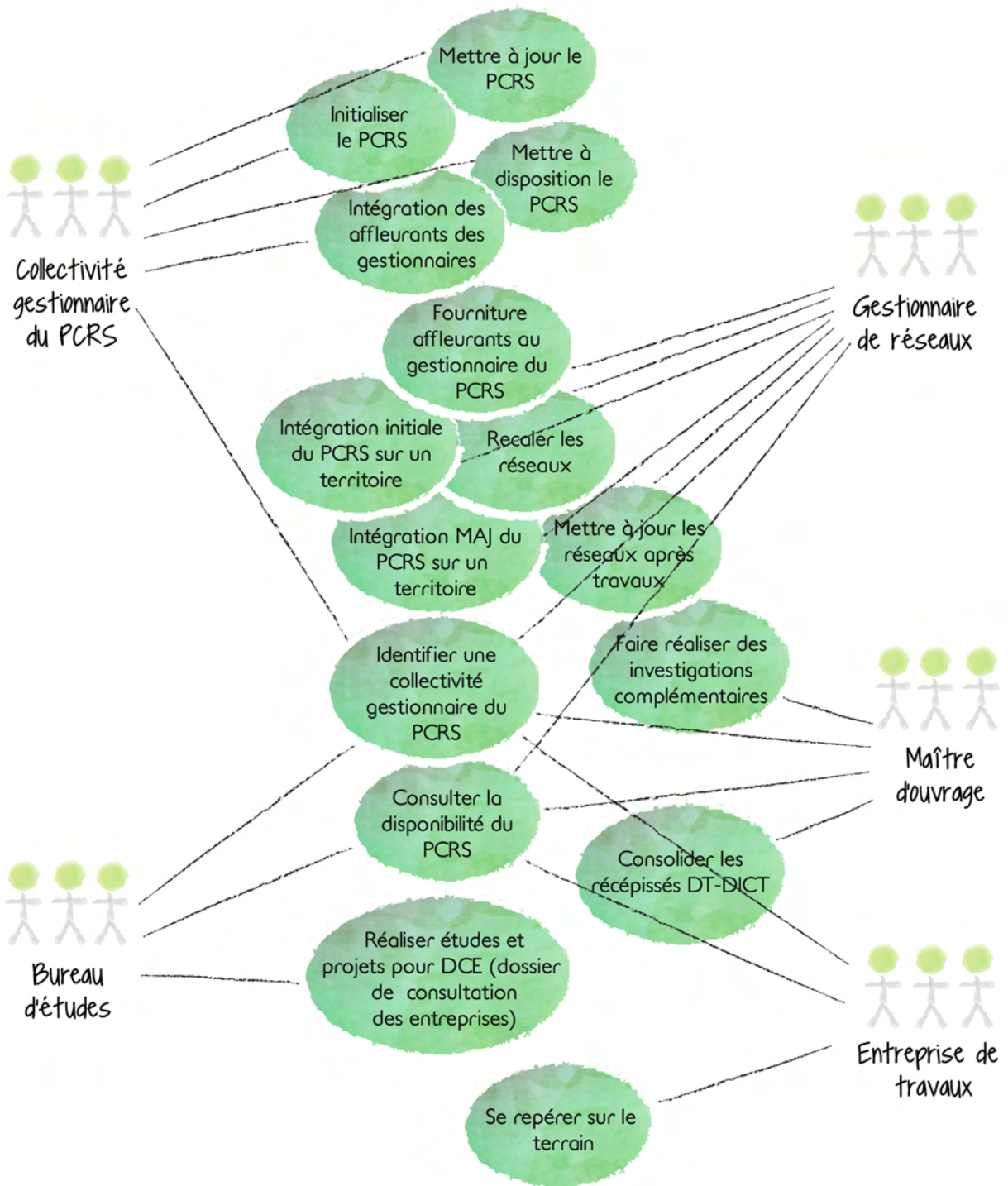
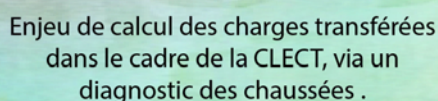


Figure 31 : Les utilisations du PCRS par les différents acteurs du territoire (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

3.1. DIAGNOSTIC DES CHAUSSEES

Zoom sur le diagnostic des chaussées

Dans le cadre de la mise en place de la métropole grenobloise et du transfert des compétences « voirie », un diagnostic des voiries sur le territoire métropolitain est apparu indispensable. Les services de la métropole ont récupéré près de 1 700 kilomètres de voirie communales et ont eu besoin de connaître l'état des voies afin de pouvoir évaluer les enjeux en matière de gestion. Pour ce faire, un courrier a été envoyé en octobre 2014 pour informer les communes qu'un dispositif de recensement et de qualification des voiries est organisé et confié par la société Egis France (cf. *Annexe n°11*). C'est un groupe international d'ingénierie, de montage de projets et d'exploitation. En ingénierie et conseil, il intervient dans les domaines des transports, de la ville, du bâtiment, de l'industrie, de l'eau, de l'environnement et de l'énergie. Dans les domaines routiers et aéroportuaires, son offre s'élargit au développement de projets, à l'investissement en capital, à la clé en main d'équipements, à l'exploitation et aux services à la mobilité.³⁶



Enjeu de calcul des charges transférées dans le cadre de la CLECT, via un diagnostic des chaussées .

³⁶ Site internet de la société Egis France.
<http://www.egis.fr/> [Page consultée le 20 mai 2015].

Objectifs et avancement

L'objectif de ce chantier est de réaliser un relevé de terrain sur l'état de santé des voiries par un constat visuel. Ce travail est confié à une société afin d'obtenir un diagnostic homogène, cohérent et objectif de l'état des voies.

Un linéaire de voirie d'environ 1 700 kilomètres a dû être observé. Celui-ci présente différents niveaux hiérarchiques, qui sont plus ou moins prioritaires. Le niveau le plus prioritaire englobe les axes structurants et les voies principales sont les grandes voies de transit et desservant les zones industrielles. Les voies inter quartiers ou secondaires sont des voies de transit et de distribution des quartiers. Les voies les moins prioritaires sont les voies de desserte locales et de lotissement.

Au mois de septembre et octobre 2014, une méthodologie de travail et de planification a été élaborée et validée par les communes en groupe technique voirie. D'octobre à décembre s'est déroulée la phase 1 du recueil de données sur le terrain. Environ 60% du linéaire de voirie communale a été observé. Lors du passage de la société, les communes disponibles et volontaires pouvaient participer à ce recueil.

Au début de l'année 2015, jusqu'au mois de mars, une présentation des premiers résultats et des premières analyses a été faite en groupe technique voirie et en groupe des pilotes. Ces analyses ont permis de simuler un budget prévisionnel d'entretien des voiries.

Au mois d'avril et mai a débuté la phase 2 du recueil de données. L'objectif est de finir le diagnostic du linéaire de voirie communale, de

diffuser les résultats aux communes, et de discuter de l'utilisation de ces données.

Il est important de mettre en place une surveillance complète qui sera à programmer régulièrement, à un intervalle de deux ans, pour observer la nature des revêtements et des accotements et leur niveau de santé.

En parallèle, cela permet d'évaluer une fourchette des coûts d'entretien des voiries, à l'aide de ratios par type de voies, par usage, par commune, etc. Cette analyse fait émerger un indicateur qualitatif sur l'état des voiries suivant les critères retenus et un indicateur quantitatif avec une estimation sommaire du coût des travaux à engager pour remettre en état les voiries le nécessitant.

Un tableau par type de dégradation est affecté pour chaque tronçon de voie. Les dégradations observées sont, entre autres, les désenrobages ou arrachages, les faïençages, les fissures longitudinales et transversales, les nids de poule ou les orniérages. Un coefficient de pondération (de 0 à 4) est affecté pour chaque type de dégradation. Le coefficient 0 signifie qu'il n'y a pas de dégradation et le coefficient 4 qu'il y en a plus de 15%. Les coefficients 1, 2 et 3 sont des paliers de 5% : respectivement de 0 à 5%, de 5 à 10% et de 10 à 15%.

Le total est calculé et donne lieu à la classification du tronçon de voirie :

- Type E : Chaussée neuve ou en bon état. Le total se situe entre 0 et 5.
- Type D : état moyen (dégradations superficielles). Le total se situe entre 5 et 10. Des réparations ponctuelles peuvent être faites.
- Type C : état médiocre. Le total se situe entre 10 et 15. Un rechargement peut être réalisé.

- Type B : Mauvais état. Le total se situe entre 15 et 20. Un renforcement de la couche de roulement doit être fait.

- Type A : Très Mauvais état. Le total est supérieur à 20. Une reconstruction complète du corps de la chaussée doit être envisagée.

Les classifications de type D et C doivent entreprendre des travaux de manière préventive, alors que les classifications B et A doivent impérativement effectuer des travaux curatifs (cf. Annexe n°12)

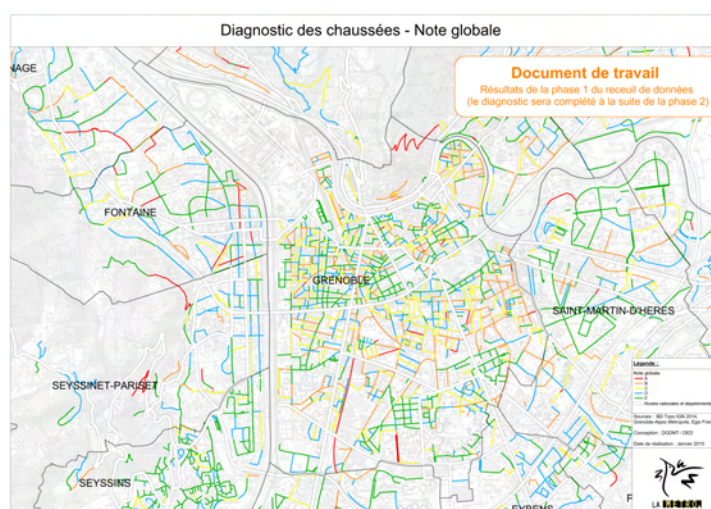


Figure 32 : Cartographie de la note globale des tronçons enquêtés sur la métropole - zoom sur Grenoble (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

Note globale	Somme de Surface	% de surface
A	466 730	7%
B	757 871	12%
C	1 244 353	19%
D	1 941 702	29%
E	2 179 365	33%

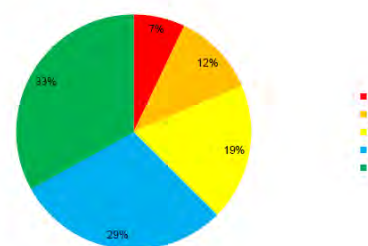


Figure 33 : Proportion des différentes notations sur les voiries (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

A ce jour, plus de 60% du linéaire de voiries a été observés et la finalisation du diagnostic est en cours. Cela permet d'extraire des premiers éléments de résultats.

Ce travail permet de rendre compte des proportions de voiries en bonne, moyen ou mauvais état. Plus de la moitié du linéaire de voirie métropolitain est en bon état (près de 60%).

Méthodes

Afin de procéder à ce chantier de diagnostic des chaussées, il a été proposé d'utiliser un référentiel cartographique des voiries de la métropole issue de la base de données topographique de l'IGN de 2014, ainsi que la photographie aérienne de la métropole. Cette base de données a été complétée sur le terrain par l'utilisation de tablettes tactiles et d'une application mobile « Dynmap Mobile » (élaborée par Business Geographic), ainsi qu'une interface cartographique web qui permettait de suivre la collecte des données en temps réel mais aussi de contrôler et d'exploiter les données recueillies par Egis France.

Les tablettes tactiles sont équipées de puces 3G et sont endurcies afin d'avoir une certaine robustesse sur le terrain. Le recueil de données sur le terrain permet de recenser les principes pathologies, les solutions de réparations, mais aussi de prendre des photographies.

L'application web permet de voir le statut d'observation de la voirie. Par exemple, les voies en rouge sont celles qui n'avaient pas été observées et les voies en vert ont déjà été traitées.



Figure 34 : Tablette tactile et interface de l'application web (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

Les données renseignées se font en deux phases : pendant la collecte sur le terrain et dans une seconde phase de post-traitement.

Pendant la phase de collecte sur le terrain, les champs renseignés concernent le type de dégradations (fissures latérales, faïençage, orniérage, etc.), la nature de la couche de roulement (type d'enrobés, enduits, béton, pavés, etc.), la largeur de la chaussée, le sens d'orientation, la nature de l'accotement à droite et à gauche, les remarques (présence de couloirs de bus, aménagement cyclables, stationnement, zone apaisées, etc.), et des photographies.

En phase de post-traitement, Egis France assigne une note sur 60, un coefficient de pondération, une note globale (A, B, C, D ou E), la priorité d'intervention, les solutions et travaux possibles, la surface et le cout annuel moyen avec une fourchette minimale et maximale.

La notation de l'état des chaussées est obtenue par l'analyse pondérée des défauts visuels et surfaciques relevés sur le terrain.



Ce diagnostic a pris en compte l'importance de la voirie, et une « durée de vie » de la voie a pu être estimée en fonction de la hiérarchie du réseau. Cette hiérarchie s'organise en cinq niveaux. Les voies périurbaines ou de transit, ainsi que les voies de zones industrielles ont une durée estimée de 15 à 20 ans. Les voies structurantes ou de liaison, les voies de distribution, et les voies de dessertes ont une durée de service de 10 à 15 ans. Le dernier niveau représente les voies rurales et de montagne qui sont estimées de 15 à 20 ans.

Figure 35 : De haut en bas : faïençage, nid de poule et fissure longitudinale (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

Diagnostic des chaussées - Hiérarchisation des voiries

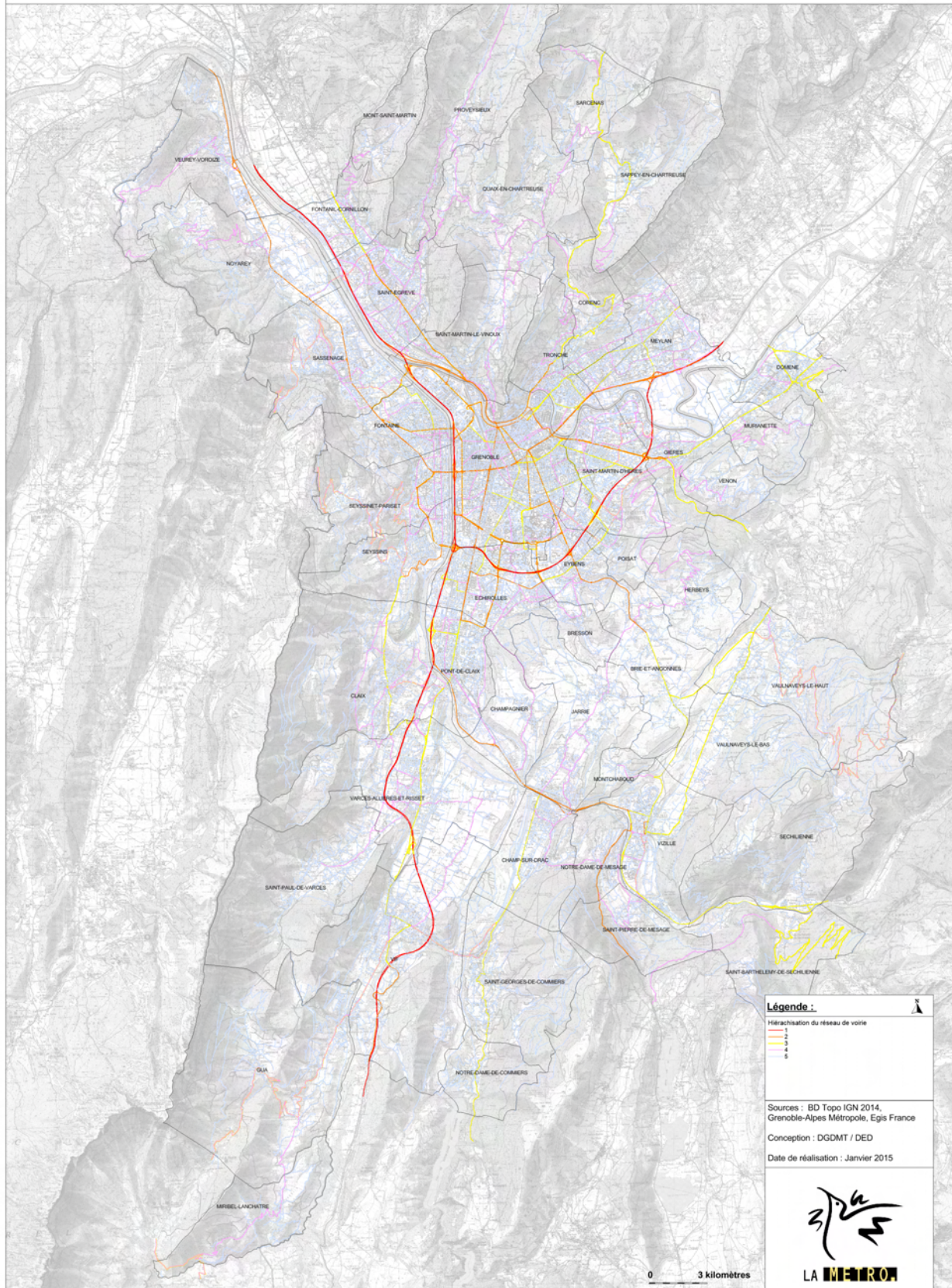


Figure 36 : Hiérarchisation des voiries de la métropole (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

Etudes et travaux d'investissements

Tous ces éléments ont servi à construire le budget 2015 et devait permettre de calculer les charges transférées dans le cadre de la Commission locale d'évaluation des charges transférées (CLECT). Les EPCI soumis au régime de taxe professionnelle et les communes membres ont l'obligation de créer cette commission. Elle a pour mission principale d'évaluer les transferts de charges communales à l'EPCI.

Un cout d'entretien des chaussées a été établi à partir de l'état de la chaussée et de la surface considérée. Ce coût n'intègre pas le coût d'investissement lié aux projets urbains ou de réfection de réseaux, mais qui peuvent être une occasion de reprendre les chaussées.

Il est important d'élaborer des critères de politique d'entretien à long terme. La direction de la voirie de la métropole devra étudier des scénarios d'entretien du patrimoine viaire en recherchant à maximiser l'efficacité des moyens affectés à l'entretien du domaine public. Il sera primordial d'optimiser l'investissement en croisant les besoins des autres services.

Ces éléments se croisent avec le chantier « projet d'investissements/budget 2015/PPI ». En février 2015, un courrier a été envoyé aux communes avec ses

annexes (notice explicative, projet de délibération, tableau-type de recensement des opérations, exemple, logigramme) afin de définir la maîtrise d'ouvrage et les modalités de financement. En effet, le transfert des compétences induit une modification de la maîtrise d'ouvrage sur les opérations d'investissement et ses différents flux financiers. Les textes de loi stipulent que les opérations engagées, c'est-à-dire les marchés de travaux notifiés, sont poursuivies par la commune. Les opérations décidées sont transférées à la métropole. Ces dernières concernent les opérations dont l'avant-projet et le plan de financement ont été adoptés par une délibération du conseil municipal. Ces deux points peuvent être modifiés, par accord amiable, entre les communes et la métropole.

Les communes devaient, avant mars 2015, dresser une liste de leurs différents types d'opérations : les opérations qui ont été décidées et qui n'ont pas reçu un commencement d'exécution, les opérations en cours d'exécution, dont celles qu'elles désirent voir transférer à la métropole, et les opérations n'ayant pas reçu de commencement d'exécution, mais que les communes souhaitent réaliser. Ces listes ont été renseignées par les communes via un tableau envoyé par la métropole.

Projets d'investissements relevant des compétences transférées à la métropole													
Classification des projets (au sens des articles R5215 du CGCT) :													
1. Opérations décidées qui n'ont pas reçu un commencement d'exécution													
2. Opération en cours d'exécution													
3. Opérations en cours d'exécution que la commune désire transférer à la Métropole													
4. Opérations n'ayant pas reçu de commencement d'exécution que la commune souhaite réaliser.													
Commune	Nom de l'opération / projet	Description succincte du projet	Champ de compétence principal concerné (voirie, ...)	Classification du projet selon les articles R5215 (1 à 4)	Échéance / calendrier opération	Proposition de date à partir de laquelle le transfert de charges et de responsabilités s'opère (sauf justification contraire, le 1er janvier 2015)	Coût total de l'opération (H.T.)	Dépenses avant la date de transfert (H.T.)	Plan de financement (sur le montant total de l'opération, depuis son lancement)				
									Subventions et participations	Autres recettes	Ressources propres de la communes	Total	

Figure 37 : Identification des projets d'investissements (Source : Grenoble-Alpes Métropole).

Dans les premiers mois, les projets à lancer et à réaliser en priorité sont les opérations présentant un degré d'urgence, cela peut-être une urgence sur une chaussée, un problème de sécurité ou un incendie, par exemple. Les opérations en lien avec une opération connexe, immobilière ou autres, sont aussi lancées dans la première phase. Deux autres types d'opération seront entrepris dans ces premiers mois : les opérations coordonnées avec d'autres aménagements identifiés et les opérations de modes actifs. Une deuxième phase est prévue pour le deuxième semestre 2015 et sur les années à suivre. Une qualification et une hiérarchisation des projets seront effectuées, en concertation avec les communes, mais aussi les habitants et usagers via le comité d'usager voirie. Ces comités sont une volonté de participation citoyenne, lancée par la métropole. Ils permettent de faire participer les habitants et acteurs locaux à la définition des politiques publiques, et au suivi des services métropolitains. Ces comités seront opérationnels d'ici septembre 2015, et suivront au courant de l'année 2016.

Ces hiérarchisations de projets seront effectuées sur la base de critères à définir, tels que l'urgence, la sécurité, les modes actifs, les liens avec les projets de transports en commun, l'accessibilité, la congestion, le projet urbain, les espaces publics, la taille et les couts des projets, les spécificités des communes (petites, rurales, de montagne), la coordination avec d'autres projets, etc.

Ces phases sont en lien avec l'étude d'un schéma directeur des aménagements de voirie et espaces publics, ainsi que l'élaboration d'un guide de la voirie et des espaces publics métropolitains.

Afin de valider les programmes et les études d'avant-projet (AVP), des procédures sont mises en place par la métropole.

Des réunions de conférence territoriale sont prévues à l'automne afin de proposer une priorisation des opérations d'investissement.

Une conférence des maires est prévue en fin d'années. Elle permettra de proposer la priorisation définitive sur la base des conférences territoriales, mais aussi l'allocation d'enveloppes financières pour chaque territoire en vue de la réalisation de travaux courants et de proximité n'entrant pas dans le champ des opérations.

Une délibération du conseil métropolitain est prévue ensuite pour lister les opérations d'investissement prévu pour l'année suivante et de donner mandat au comité d'instruction politique « espaces publics » pour valider les projets. De plus, les enveloppes allouées pour chaque territoire seront définies lors de cette délibération. Les opérations prévues incluent les montants et les calendriers prévisionnels associés.

Un examen technique régulier des projets au sein d'un comité technique sera réalisé pour rendre un avis sur les programmes, les AVP, et les projets, dans le cadre des opérations d'investissement adoptées par le conseil métropolitain. Cela exclu les travaux courants et de proximité, mis en œuvre au titre des enveloppes spécifiques. Ce comité réunit les services de la métropole et des communes concernées, ainsi que des exploitants, des SEM (société d'économie mixte) et des maitres d'œuvre éventuels. Ce comité technique a pour but de préparer le comité d'instruction politique des projets, afin de valider les projets dans une dernière phase. Ce comité politique réunira les vice-présidents délégués aux déplacements et à la voirie et l'accessibilité du territoire, ainsi que des élus des communes concernées.

Des concertations seront engagées selon des modalités propres aux divers types d'opérations.

Enfin, une information régulière de la Commission Mobilité et des conférences territoriales sera fournie. Elle concernera la mise en œuvre de la programmation adoptée pouvant, le cas échéant, faire l'objet d'ajustements en cours d'année.

Cette année, la première délibération a eu lieu en avril 2015. Une annexe à la délibération valide la liste des premiers projets à lancer par la métropole pour l'année 2015. Des listes ont été transmises à chaque commune sur les projets propres à leur territoire. Des retours ont pu être transmis par les communes début mars afin d'exprimer d'éventuelles remarques.

La répartition de la maîtrise d'ouvrage et le financement pour les opérations décidées entre la métropole et les communes seront identifiés. Les opérations seront ensuite lancées en pilotage technique par les services de la métropole ou par les services des communes dans le cadre de la convention de gestion.

Courant 2015, de nouvelles délibérations seront faites afin de décider de nouvelles listes d'opérations.

CONCLUSION

Comme nous l'avons vu, le passage en métropole de l'agglomération grenobloise se construit au fur et à mesure. C'est un processus long et permanent, qui a du se mettre en place avec les lois des dernières années : lois RCT de 2010, de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, MAPTAM, ALUR de 2014 et le projet NOTRe en cours. L'acte III de la décentralisation donne aux EPCI plus de poids, de compétences, mais aussi de responsabilités.

Même si les lois réaffirment la volonté d'améliorer la cohésion, la compétitivité et le développement durable et solidaire ; en pratique, cela n'est pas si évident. Le changement de statut mobilise beaucoup de moyens financiers, techniques et humains. A travers mes observations et mes missions, j'ai pu constater l'imposante charge de travail dont doivent faire preuve les acteurs afin de mener à bien la transition. La diversité des territoires, qui composent la métropole, se reflète aussi au niveau technique et humain. Une grande commune urbaine, telle que Grenoble, a les moyens nécessaires pour mener efficacement ce changement d'échelle,

autant sur le plan humain avec des services importants, que techniques avec des outils de gestion adaptés. En revanche, les petites communes de montagne, telles que Sarcenas ou Saint-Barthélémy-de-Séchilienne, ne disposent que de très peu de moyens humains et techniques.

Ce travail de fin d'étude aura tenté d'éclairer les acteurs de l'aménagement, les citoyens et simples lecteurs, sur les enjeux que mobilise ce changement de statut. Mais cela permet aussi de se questionner sur les méthodes d'organisation dont pourrait se doter un territoire aussi vaste qu'est la métropole.

Il a été important de définir les contours des compétences transférées lors du passage en métropole. Il a fallu que les services publics ne soient pas interrompus. Les conventions de gestion sont très importantes pendant la transformation de la métropole.

L'enjeu le plus important, à mon sens, serait d'arriver à mutualiser les services et les moyens afin de pouvoir agir d'une manière équitable sur tout le territoire métropolitain.

TABLE DES FIGURES

- Figure 1 : Le regroupement des régions françaises (Source : site internet du gouvernement français).
..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 2 : Hémicycle de l'Assemblée Nationale (Source : site internet de l'Assemblée Nationale)
..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 3 : Dates de création des métropoles (Source : Site internet du gouvernement français).
..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 4 : Localisation de la métropole Grenobloise. **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 5: Composition de la métropole Grenobloise : les 49 communes et leur population (Source : Site internet de Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 6 : Retour sur la construction de la métropole grenobloise (Source : Site internet de Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 7 : Dispositif de pilotage pour le passage en métropole de Grenoble-Alpes Métropole (Source : Note interne, Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 8 : Transferts de personnels (Source : Note interne, Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 9 : Dispositif de mutualisation (Source : Note interne, Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 10 : La métropole à la loupe (Source : Métroscope n°112 « Entrez en métropole ! », janvier-février 2015) **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 11 : Possibles délégations par l'Etat, la Région ou le Département (Source : Gre.mag n°2, décembre-janvier 2015, p. 22-23). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 12 : Proposition du périmètre transféré (Source : groupe politique de la thématique « espace public, voirie et déplacement » de Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 13 : Exemple concrets de l'emprise transférée (Source : Grenoble-Alpes Métropole). ... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 14 : Emprise du transfert (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 15 : Projet non définitif de la territorialisation et sectorisation (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 16 : Situation de la visite de terrain sur les communes de Murianette, Meylan, Proveysieux, Le Sappey-en-Chartreuse et Grenoble. **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 17 : Transferts de biens (Source : La Métro/service juridique – Annexe de la note n° 1SJ14VM009). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 18 : Exemple de besoin d'alignement : parcelle entièrement sous l'emprise du domaine public routier (en rouge parcelle privée) (Source : Cadastre). **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 19 : Exemple de besoin d'alignement : parcelle partiellement sous l'emprise du domaine public routier (emprise réelle de la voirie en bleue) (Source : Cadastre). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 20 : Tableau précisant le gestionnaire et le propriétaire selon les différentes procédures administratives de voiries (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 21 : En rose, emprise métropolitaine des voiries. En jaune, création et gestion métropolitaine (les fleurs concernent l'embellissement et ne sont pas à la charge de la métropole) (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 22 : Exemple de tableau d'analyse des questionnaires (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 23 : Exemple d'étude menée sur l'analyse des questionnaires, ici portant sur l'état de « santé » des espaces publics transférés (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 24 : Transfert des pouvoirs de police spéciale – Circulation et stationnement. (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 25 : Cartographie de la note globale des tronçons enquêtés sur la métropole - zoom sur Grenoble (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 26 : Proportion des différentes notations sur les voiries (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 27 : Tablette tactile et interface de l'application web (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 28 : De haut en bas : faïençage, nid de poule et fissure longitudinale (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 29 : Hiérarchisation des voiries de la métropole (Source : Grenoble-Alpes Métropole)...**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 30 : Identification des projets d'investissements (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 31 : Exemple de cartographie, ici la commune de Quaix-en-Chartreuse et de Saint-Martin-d'Hères (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 32 : Exemple de mobile mapping, ici par Google Street View (Source : http://en.wikipedia.org/wiki/Mobile_mapping) **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 33 : Exemple de cartographie avec la BD Topo de l'IGN (Source : IGN)..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 34 : Bénéfices que peuvent avoir les différents acteurs avec une future cellule SIG au sein de la métropole..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 35 : De haut en bas : plan topographique, plan corps de rue simplifié et plan de ville (Source : CEREMA) **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 36 : Exemple de plan corps de rue simplifié de Strasbourg, de gauche à droite au 1/2000e, au 1/1000e, au 1/500e, au 1/200e, au 1/100e (Source : CEREMA). **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 37 : Les utilisations du PCRS par les différents acteurs du territoire (Source : Grenoble-Alpes Métropole). **Erreur ! Signet non défini.**

TABLE DES SIGLES

ALUR : Accès au Logement et Urbanisme Rénové	PCRS : Plan de Corps de Rue Simplifié
AVP : Etudes d'Avant-Projet	PLU : Plan Local d'Urbanisme
AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire	PNRU : Programme National de Rénovation Urbaine
BD Topo : Base de Données Topographique	PPI : Plan Pluriannuel d'Investissement
CAO : Conception Assistée par Ordinateur	PUP : Projet Urbain Partenarial
CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales	RCT : Réforme des Collectivités Territoriales
CLECT : Commission Locale d'Evaluation des Charges Transférées	RGE : Référentiel à Grande Echelle
CTAP : Conférence Territoriale de l'Action Publique	RTGE : Référentiel à Très Grande Echelle
DAO : Dessin Assisté par Ordinateur	SIG : Système d'Information Géographique
DATAR : Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale	SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun
DGA : Directeur Général d'Administration	SRDEII : Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation
DGS : Directeur General des Services	ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
DICT : Déclarations d'Intention de Commencement de Travaux	
DR : Demande de Renseignements	
DST : Directeur des Services Techniques	
DT : Déclarations de Travaux	
DT-DICT : Déclaration de projet de Travaux et Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux	
EPCI : Etablissements Publics de Coopération Intercommunale	
GPS : Global Positioning System	
HLM : Habitation à Loyer Modéré	
IGN : Institut national de l'information géographique et forestière	
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques	
MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles	
NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République	
ONF : Office National des Forêts	
OPH : Offices Publics de l’Habitat	

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES ET OUVRAGES

- « Demain, la métropole », Communauté d'Agglomération Grenoble-Alpes Métropole, Grenoble : septembre 2014, 43 pages.
- Gre.mag n°2, décembre-janvier 2015, p. 22-23
- Grenoble-Alpes Métropole. « Calendrier du passage en Métropole ». La lettre de la mission Métropole. Grenoble : décembre 2014, n° 3, p. 11
- Grenoble-Alpes Métropole. « En route vers la Métropole ». La lettre de la mission Métropole. Grenoble : avril 2014, n° 1, p. 1-4
- Grenoble-Alpes Métropole. « Métropole : où en est-on ? ». La lettre de la mission Métropole. Grenoble : octobre 2014, n° 2, p. 4-5
- « Les futures métropoles dans les starting-blocks ». La Gazette des Communes, décembre 2014, n° 2247.
- Métroscope n°112 « Entrez en métropole ! », janvier-février 2015
- NEMARQ, Christine. « Loi NOTRe : l'Assemblée adopte sa version de partage des compétences ». Maires de France, avril 2015, n° 323, p. 10-11.
- SOTO, José. « Douze métropoles font leur premiers pas ». Maires de France, janvier 2015, n° 320, p. 28-29.
- VILLE, Frédéric. « Des outils de pilotage pour ne pas naviguer à vue ». La Gazette des Communes, mai 2012. [En ligne].
<http://www.lagazettedescommunes.com/112709/des-outils-de-pilotage-pour-ne-pas-naviguer-a-vue-introduction/> [Page consultée le 15 mai 2015].

DOCUMENTS WEB ET SITES INTERNET

- LOI n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales. [en ligne]
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023239624&fastPos=1&fastReqId=1006468405&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
[Page consultée le 3 avril 2015].
- GERBEAU, Delphine. « Les 9 principales dispositions de la loi « métropoles » dans le détail ». La Gazette des Communes, janvier 2014. [En ligne].
<http://www.lagazettedescommunes.com/218245/les-9-principales-dispositions-de-la-loi-metropoles-dans-le-detail/#> [Page consultée le 3 avril 2015].
- Ministre de la Décentralisation et de la Fonction Publique. « Projet de loi NOTRe : adoption en première lecture à l'assemblée nationale ». Ministère de la Décentralisation et de la Fonction Publique, mars 2015. [En ligne].
<http://www.action-publique.gouv.fr/projet-loi-notre-adoption-premiere-lecture-a-lassemblee-nationale> [Page consultée le 3 avril 2015].
- Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence.
<http://www.mouvement-metropole.fr/> [Page consultée le 3 avril 2015].
- Site internet de Grenoble-Alpes Métropole. <http://www.lametro.fr> [Page consultée le 30 janvier 2015].
- Site internet de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU).
<http://www.anru.fr/> [Page consultée le 15 mai 2015].

- Site internet de la métropole de Bordeaux. <http://www.bordeaux-metropole.fr/> [Page consultée le 3 avril 2015].
- Site internet de la métropole de Brest. <http://www.brest.fr> [Page consultée le 10 avril 2015].
- Site internet de la métropole de Lille <http://www.lillemetropole.fr/> [Page consultée le 10 avril 2015].
- Site internet de la métropole de Montpellier. <http://www.montpellier-agglo.com> [Page consultée le 10 avril 2015].
- Site internet de la métropole de Nantes <http://www.nantesmetropole.fr/> [Page consultée le 10 avril 2015].
- Site internet de la métropole de Nice. <http://www.nicecotedazur.org> [Page consultée le 10 avril 2015].
- Site internet de la métropole de Rennes. <http://metropole.rennes.fr.> [Page consultée le 10 avril 2015].
- Site internet de la métropole de Rouen. <http://www.metropole-rouen-normandie.fr.> [Page consultée le 10 avril 2015].
- Site internet de la métropole de Strasbourg. <http://www.strasbourg.eu/> [Page consultée le 10 avril 2015].
- Site internet de la métropole de Toulouse. <http://www.toulouse-metropole.fr> [Page consultée le 10 avril 2015].
- Site internet de la Métropole du Grand Paris, Mission de préfiguration. <http://www.prefig-metropolegrandparis.fr/> [Page consultée le 3 avril 2015].
- Site internet de la société Egis France. <http://www.egis.fr/> [Page consultée le 20 mai 2015].
- Site internet de l'Assemblée Nationale. <http://www.assemblee-nationale.fr> [Page consultée le 27 avril 2015].
- Site internet de l'IGN. <http://www.ign.fr/> [Page consultée le 25 mai 2015].
- Site internet de l'Observatoire National DT-DICT. <http://www.observatoire-national-dt-dict.fr/?q=fr> [Page consultée le 18 mai 2015].
- Site internet de Navteq. <https://www.navteq.com/francais/> [Page consultée le 25 mai 2015].
- Site internet du gouvernement français. <http://www.gouvernement.fr> [Page consultée le 27 avril 2015].

AUTRES DOCUMENTS

- Articles L116-1 à L116-8 du Code de la voirie routière
- Articles L2213-1 à L2213-6-1 du Code Général des Collectivités Territoriales
- Art. L5217-1 du Code Général des Collectivités Territoriales
- Code de l'urbanisme, 1er alinéa de l'article L. 311-1.
- Grenoble-Alpes Métropole : Direction Générale Déléguée aux Ressources et Direction des affaires juridiques services juridique. « La loi MAPAM du 27 janvier 2014. Le volet Métropole. ». Note interne. Grenoble : février 2014, 13 pages.
- Grenoble-Alpes Métropole. « Vers une métropole grenobloise ». Note interne. Grenoble : juin 2014, 31 pages.
- La Métro/service juridique – Annexe de la note n° 1SJ14VM009

- Loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion.
- Philippe DALLIER, Sénateur. Rapport d'information sur l'intercommunalité. Observatoire de la Décentralisation. Février 2006.
- Présentation du CEREMA. « PCRS Plan du Corps de Rue Simplifié : 4^{ème} journée régionale de la géomatique en Nord-Pas de Calais ».

Annexe n°1 : Décrets des neuf métropoles de droit commun – Exemple de Grenoble

26 décembre 2014

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 151 sur 302

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA DÉCENTRALISATION ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

Décret n° 2014-1601 du 23 décembre 2014 portant création de la métropole dénommée « Grenoble-Alpes Métropole »

NOR : RDFB1427536D

Publics concernés : les collectivités territoriales de l'Isère.*Objet* : création de la métropole Grenoble-Alpes Métropole par transformation de la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole.*Entrée en vigueur* : le texte entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015.*Notice* : l'article L. 5217-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction issue de l'article 43 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, prévoit qu'au 1^{er} janvier 2015 tous les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre formant un ensemble de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), de plus de 650 000 habitants sont transformés en métropole. Au 1^{er} janvier 2015, la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole remplira ces critères démographiques et se transformera par conséquent en métropole.

Conformément aux dispositions de l'article L. 5217-1 précité, le présent décret procède à la création de la métropole et fixe son nom, son périmètre, l'adresse de son siège, son comptable public, ses compétences à la date de sa création ainsi que la date de prise d'effet de celle-ci.

Références : le présent décret est pris en application des articles L. 5217-1 et suivants du code général des collectivités territoriales. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la décentralisation et de la fonction publique,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 5217-1 et L. 5217-2 ;

Vu la délibération de la communauté d'agglomération de Grenoble du 4 juillet 2014,

Décrète :

Art. 1^{er}. – Il est créé un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre relevant de la catégorie des métropoles, par transformation de la communauté d'agglomération de Grenoble.**Art. 2.** – Cet établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre prend le nom de : « Grenoble-Alpes Métropole ».**Art. 3.** – La métropole Grenoble-Alpes Métropole est constituée, à la date de sa création et sans préjudice des évolutions ultérieures de son périmètre, des communes suivantes : Bresson, Brié-et-Angonnes, Champagnier, Champ-sur-Drac, Claix, Corenc, Domène, Echirolles, Eybens, Fontaine, Fontanil-Cornillon, Gières, Grenoble, Herbeys, Jarrige, La Tronche, Le Gua, Le Pont-de-Claix, Le Sappey-en-Chartreuse, Meylan, Miribel-Lanchâtre, Mont-Saint-Martin, Montchaboud, Murianette, Notre-Dame-de-Commiers, Notre-Dame-de-Mésage, Noyarey, Poisat, Proveysieux, Quaix-en-Chartreuse, Saint-Barthélemy-de-Séchilienne, Saint-Egrève, Saint-Georges-de-Commiers, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Paul-de-Varces, Saint-Pierre-de-Mésage, Sarceyas, Sassenage, Séchilienne, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Varces-Allières-et-Risset, Vaulnaveys-le-Bas, Vaulnaveys-le-Haut, Venon, Veurey-Voroize, Vif, Vizille.**Art. 4.** – La métropole Grenoble-Alpes Métropole exerce les compétences prévues à l'article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales ainsi que les compétences suivantes :

- assistance et conseil en matière d'urbanisme (hors plan local d'urbanisme), d'architecture et de paysage ;
- étude, suivi et mise en œuvre du schéma de mobilisation forestière par l'aménagement des nouvelles infrastructures (routes, pistes, plates-formes de retournement, chargeoirs) nécessaires à l'exploitation forestière ;
- programmation, réalisation, gestion des espaces naturels et de loisirs suivants : Bois français, sentiers de la Frange verte, parc de l'île d'Amour, parc des Vouillants, parc Hubert Dubedout, parc de l'Ovalie ;
- activité de refuge et de fourrière dans le cadre de la protection contre la divagation des animaux ;

- accueil et traitement des déchets d'activité à risque infectieux en provenance, notamment, des établissements hospitaliers et des professionnels de santé, conformément au plan d'élimination des déchets ;
- en matière de risques naturels et technologiques : participation à la communication préventive à l'échelle de l'agglomération ; soutien aux actions de gestion et d'entretien des forêts à fonction de protection vis-à-vis des aléas naturels suivants : avalanches, chutes de blocs de pierre et éboulements, risques d'embâcle ;
- création, entretien et aménagement des sentiers de randonnée.

Art. 5. – Le siège de la métropole est fixé à l'adresse suivante : Le Forum, 3, rue Malakoff, 38031 Grenoble.

Art. 6. – Le trésorier principal de la trésorerie de Grenoble municipale assure les fonctions de comptable de la métropole Grenoble-Alpes Métropole.

Art. 7. – Les statuts de la métropole Grenoble-Alpes Métropole sont publiés au recueil des actes de la préfecture.

Art. 8. – Les dispositions du présent décret entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

Art. 9. – Le ministre de l'intérieur, la ministre de la décentralisation et de la fonction publique et le secrétaire d'Etat chargé de la réforme territoriale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 23 décembre 2014.

MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

*La ministre de la décentralisation
et de la fonction publique,*

MARYLISE LEBRANCHU

Le ministre de l'intérieur,
BERNARD CAZENEUVE

*Le secrétaire d'Etat
chargé de la réforme territoriale,*

ANDRÉ VALLINI

Annexe n°2 : Articles L5217-1 du Code Général des Collectivités Territoriales

Article L5217-1

Modifié par [LOI n°2014-58 du 27 janvier 2014 - art. 43](#)

La métropole est un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave au sein d'un espace de solidarité pour élaborer et conduire ensemble un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social de leur territoire afin d'en améliorer la cohésion et la compétitivité et de concourir à un développement durable et solidaire du territoire régional. Elle valorise les fonctions économiques métropolitaines, ses réseaux de transport et ses ressources universitaires, de recherche et d'innovation, dans un esprit de coopération régionale et interrégionale et avec le souci d'un développement territorial équilibré.

Au 1er janvier 2015, sont transformés par décret en une métropole les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre qui forment, à la date de la création de la métropole, un ensemble de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, de plus de 650 000 habitants.

Sous réserve d'un accord exprimé par deux tiers au moins des conseils municipaux des communes intéressées représentant plus de la moitié de la population totale de celles-ci ou par la moitié au moins des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population, peuvent obtenir par décret le statut de métropole, à leur demande :

1° Les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre qui forment, à la date de la création de la métropole, un ensemble de plus de 400 000 habitants et dans le périmètre desquels se trouve le chef-lieu de région ;

2° Les établissements publics de coopération intercommunale, non mentionnés au deuxième alinéa et au 1° du présent article, centres d'une zone d'emplois de plus de 400 000 habitants, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, et qui exercent en lieu et place des communes, conformément au présent code, les compétences énumérées au I de [l'article L. 5217-2](#) à la date de l'entrée en vigueur de la loi n° 2014-57 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Pour les établissements publics de coopération intercommunale mentionnés au 2°, ce décret prend en compte, pour l'accès au statut de métropole, les fonctions de commandement stratégique de l'Etat et les fonctions métropolitaines effectivement exercées sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale, ainsi que son rôle en matière d'équilibre du territoire national.

Toutes les compétences acquises par un établissement public de coopération intercommunale antérieurement à sa transformation en métropole sont transférées de plein droit à la métropole.

La création de la métropole est prononcée par décret. Ce décret fixe le nom de la métropole, son périmètre, l'adresse de son siège, ses compétences à la date de sa création ainsi que la date de prise d'effet de cette création. Il désigne le comptable public de la métropole. La métropole est créée sans limitation de durée.

Toutes les modifications ultérieures relatives au nom de la métropole, à l'adresse du siège, à la désignation du comptable public, au transfert de compétences supplémentaires ou à une extension de périmètre sont prononcées par arrêté du ou des représentants de l'Etat dans le ou les départements intéressés, dans les conditions prévues aux [articles L. 5211-17 à L. 5211-20](#).

Le présent article ne s'applique ni à la région d'Île-de-France, ni à la communauté urbaine de Lyon.

Lors de sa création, la métropole de Strasbourg, siège des institutions européennes, est dénommée : " eurométropole de Strasbourg ".

Lors de sa création, la métropole de Lille est dénommée : " métropole européenne de Lille ".

Annexe n°3 : Délibération du 19 décembre 2014 - Convention de gestion



Envoyé en préfecture le 19/12/2014

Reçu en préfecture le 19/12/2014

Affiché le



Extrait du registre des délibérations du Conseil communautaire

Séance du 19 décembre 2014

Le dix-neuf décembre deux mille quatorze à 10 heures 00, le Conseil de Grenoble-Alpes Métropole s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Christophe FERRARI, Maire de Pont de Claix, Président de la Communauté d'agglomération.

Nombre de conseillers communautaires en exercice au jour de la séance : **124**

Nombre de conseillers communautaires votants (présents et représentés) : **124 de la délibération n°2 à n°3.**

Présents Délégués titulaires :

Bresson : REBUFFET – **Brié et Angonnes** : BOULEBSOL, CHARVET – **Champ sur Drac**: NIVON, MANTONNIER pouvoir à NIVON – **Champagnier** : CLOTEAU – **Claix** : OCTRU, STRECKER – **Corenc** : MERMILOD-BLONDIN, QUAIX – **Domène** : LONGO, SAVIN, – **Echirolles** : SULLI, LABRIET, LEGRAND pouvoir à MONEL, PESQUET, MARCHE, MONEL, JOLLY – **Eybens** : MEGEVAND, BEJAJI – **Fontaine** : TROVERO, DUTRONCY, THOVISTE, BALDACCHINO pouvoir à TROVERO – **Gières** : DESSARTS, VERRI – **Grenoble** : PIOLLE, BERANGER, BERTRAND, BOUILLON pouvoir à MEGEVAND, C GARNIER, BURBA, BOUZAÏENE, CONFESSON, CAPDEPON pouvoir à OUDJAUDI, CAZENAVE, CHAMUSSY, CLOUAIRE, DATHE, DENOYELLE, JULLIAN, D'ORNANO, HABFAST, FRISTOT, JACTAT pouvoir à DATHE, JORDANOV, KIRKYACHARIAN, MACRET, MARTIN pouvoir à C GARNIER, MONGABURU, PELLAT-FINET pouvoir à CHAMUSSY, RAKOSE, SABRI, SAFAR pouvoir à CARDIN, SALAT, BERNARD pouvoir à HABFAST, LHEUREUX - **Herbeys** : CAUSSE - **Jarrie** : BALESTRIERI, GUERRERO – **La Tronche** : SPINDLER pouvoir à LISSY, WOLF - **Le Fontanil-Cornillon** : DE SAINT LEGER, POIRIER pouvoir à DE SAINT LEGER, **Le Gua** : MAYOUSSIER, **Meylan** : CARDIN, PEYRIN, TARDY - **Miribel Lanchâtre** : PUISSAT - **Mont Saint Martin** : VILLOUD – **Montchaboud** : FASOLA – **Muriette** : GRILLO - **Notre Dame de Commiers** : MARRON pouvoir à RAFFIN - **Notre Dame de Message** : TOÏA – **Noyarey** : ROUX, SUCHEL pouvoir à ROUX - **Poisat** : BURGUN, BUSTOS - **Le Pont de Claix** : FERRARI, BEYAT-GRAND pouvoir à FERRARI, DURAND - **Proveysieux** : RAFFIN - **Quaix en Chartreuse** : POULET – **Saint Barthélémy de Séchillienne** : STRAPPAZZON - **Saint Egrève** : BOISSET, HADDAD, KAMOWSKI pouvoir à HADDAD - **Saint Georges de Commiers** : BONO, GRIMOUD - **Saint Martin d'Hères** : CUPANI, OUDJAUDI, VEYRET, ZITOUNI, QUEIROS pouvoir à VEYRET, RUBES, GAFSI – **Saint Martin Le Vinoux** : OLLIVIER, PERINEL – **Saint Paul de Varcès** : RICHARD, CURTET - **Saint Pierre de Mésage** : MASNADA - **Le Sappey en Chartreuse** : ESCARON - **Sarcenas** : LOVERA - **Sassenage** : COIGNE, BRITES, BELLE – **Séchillienne** : PLENET **Seyssinet Pariset** : BROUZET, REPELLIN, LISSY – **Seyssins** : MOROTE ,HUGELE pouvoir à MOROTE – **Varcès Allières et Risset** : BEJUY, CORBET – **Vaulnaveys Le Bas** : GAUTHIER pouvoir à CAUSSE – **Vaulnaveys Le Haut** : A. GARNIER, RAVET – **Venon** : GERBIER – **Veurey-Voroize** : JULLIEN pouvoir à VILLOUD – **Vif** : GENET, VIAL – **Vizille** : AUDINOS, BIZEC

Madame Suzanne DATHE a été nommée secrétaire de séance.

OBJET : PERSONNELS ET ADMINISTRATION GÉNÉRALE - Transformation de la Communauté d'agglomération en Métropole : Conventions de gestion et de mandat provisoire.

Délibération n° 2

Rapporteur : Claire KIRKYACHARIAN

1DL141208
5. 7.

Page 1 sur 4

Mesdames, Messieurs,

En application de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014, la métropole Grenoble Alpes Métropole sera transformée par décret, lequel entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

Ce passage en Métropole se traduit par la prise de compétences nouvelles. Afin d'assurer la continuité et la sécurité des services publics relevant désormais de la Métropole, il importe d'adapter l'organisation de ses services.

Ainsi, dans l'attente de la mise en place définitive de l'organisation, du budget et des services opérationnels de la Métropole grâce aux transferts des moyens afférents par les communes, il convient que la Métropole puisse, à titre transitoire, s'appuyer sur l'expérience de gestion de ces services par les communes, lesquelles sont les mieux à même d'assurer les impératifs de sécurité et de continuité des services publics.

L'article L.5215-27 du code général des collectivités territoriales, applicable aux métropoles par renvoi de l'article L.5217-7 du même code, dispose que « *la communauté urbaine [métropole] peut confier, par convention avec la ou les collectivités concernées, la création ou la gestion de certains équipements ou services relevant de ses attributions à une ou plusieurs communes membres...* ».

De telles conventions peuvent ainsi être conclues entre la Métropole et les communes aux fins de leur confier la gestion courante de services relevant de ses attributions, pour son compte, sous sa responsabilité et son mandat, à l'exception des dépenses d'investissements dont la métropole conserve la gestion à la métropole (hors entretien et réparations).

C'est sur ce fondement qu'il est proposé de conclure, entre la Métropole et chacune de ses communes, une convention lui permettant de leur confier la gestion de certains services publics, le temps de parvenir à une organisation métropolitaine intégrée tout en maintenant le niveau de service dû aux habitants pendant la phase de transfert. Ces conventions seront passées pour une durée d'un an et concernent les services transférés, notamment :

- Voirie
- Urbanisme et planification
- Chauffage urbain
- Développement économique
- Habitat-logement
- Tourisme
- Défense extérieure contre l'incendie

Une convention sera conclue avec chacune des communes membres pour l'ensemble des services qu'elle exerçait, ainsi qu'une convention relative au service de l'eau.

Il est en effet prévu une convention particulière pour la gestion du service de l'eau potable comprenant la facturation de l'assainissement, compte tenu de la spécificité de ces services.

Les services comprennent l'ensemble des moyens matériels et le cas échéant les moyens humains nécessaires à leur exécution.

La Métropole prendra en charge le financement intégral des dépenses nécessaires à la mise en œuvre et à l'exploitation des services concernés, notamment le gros entretien et les travaux, à l'exception des travaux d'urgence, indispensables à la continuité du service public, la sécurité des personnes ou l'intégrité du domaine public.

Envoyé en préfecture le 19/12/2014
Reçu en préfecture le 19/12/2014
Affiché le 

Les dépenses nécessaires à la gestion et au fonctionnement courant des services seront prises en charge par les communes et remboursées par la Métropole sur la base des titres de recettes qui lui seront transmis chaque mois.

L'ensemble des recettes sera perçu directement par la Métro. Cependant, dans le cas de compétences entraînant d'importants volumes de facturation, la commune continuera à facturer et encaisser les recettes, sur la base d'une convention précisant les conditions de gestion et de reversement ainsi que les modalités de recouvrement.

Par suite, il est proposé au conseil communautaire d'approuver le principe de passation entre la métropole et chacune de ses communes d'une convention de gestion des services devant revenir à la métropole suite au transfert de compétences prévu par la loi MAPTAM, ainsi que d'une convention avec chacune de ses communes concernée par la gestion du service de l'eau potable et d'autoriser le Président à signer ces conventions.

Ce projet de délibération a été examiné par la Commission Ressources réunie le 28 novembre 2014.

Envoyé en préfecture le 19/12/2014

Reçu en préfecture le 19/12/2014

Affiché le



Après en avoir délibéré, le Conseil communautaire :

- approuve les conventions de gestion et de mandat provisoires entre la métropole et chacune de ses communes concernant la gestion des services transférés, notamment :

- Voirie
- Urbanisme et planification
- Chauffage urbain
- Développement économique
- Habitat-logement
- Tourisme
- Défense extérieure contre l'incendie

- approuve la convention relative au service d'eau potable

- autorise le Président à finaliser et à signer ces conventions ;

- autorise le Président à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Interventions de M. JOLLY, M. PEYRIN, M. GUERRERO, Mme TARDY.

Abstentions : Groupes MA et FN

Conclusions adoptées

Pour extrait conforme,

Le Président,

Christophe FERRARI

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 24 décembre 2014.

Annexe n°4 : Annexe à la délibération du 19 décembre 2014 - Convention de gestion

Envoyé en préfecture le 19/12/2014

Reçu en préfecture le 19/12/2014

Affiché le



Convention relative à la gestion des services

Entre

Grenoble Alpes Métropole représentée par son Président en exercice, Monsieur Christophe FERRARI, dûment habilité par délibération du 19 décembre 2014,

Ci-après dénommée « la Métropole »,

d'une part,

Et

La commune de représentée par son Maire en exercice, M....., dûment habilité par délibération du,

Ci-après dénommée « la Commune »,

d'autre part,

Il est préalablement exposé :

Considérant que la métropole Grenoble Alpes Métropole sera créée le 1^{er} janvier 2015.

Considérant qu'il importe, à l'égard des administrés et/ou usagers de l'ensemble des communes membres de la Métropole, d'assurer la continuité et la sécurité des services publics relevant désormais de la Métropole.

Considérant que, dans l'attente de la mise en place définitive de l'organisation, du budget et des services opérationnels de la Métropole grâce aux transferts des moyens afférents par les communes, il convient que la Métropole puisse, à titre transitoire, s'appuyer sur l'expérience de gestion de ces services par les communes, lesquelles sont les mieux à même d'assurer les impératifs de sécurité et de continuité des services publics.

Considérant que l'article L.5215-27 du code général des collectivités territoriales, applicable aux métropoles par renvoi de l'article L.5217-7 du même code, dispose que « *la communauté urbaine [métropole] peut confier, par convention avec la ou les collectivités concernées, la création ou la gestion de certains équipements ou services relevant de ses attributions à une ou plusieurs communes membres...* ».

Considérant qu'une telle convention peut ainsi être conclue entre la Métropole et les communes aux fins de leur confier la gestion courante de services relevant de ses attributions, pour son compte et sous sa responsabilité, à l'exception des dépenses d'investissements qui incombent à la métropole.

Considérant que la convention est conclue pour une durée maximale de un an, à compter du 1^{er} janvier 2015.

Article 1 : Objet

La Métropole confie à la Commune la gestion des services publics suivants qui relèvent de sa compétence :

- voirie
- défense extérieure contre l'incendie
- urbanisme et planification
- chauffage urbain
- développement économique
- logement - habitat
- tourisme

La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Métropole confie la gestion de ces services à la Commune, dans le respect des principes et prescriptions définies par celle-ci.

Article 2 – Durée

La présente convention est conclue pour une durée maximale de un an, à compter du 1^{er} janvier 2015.

Article 3 – Modalités de gestion des services

La Commune assure sur son territoire la gestion des services objets de la présente convention, dans le respect des lois et règlements relatifs à son activité, pour le compte et sous la responsabilité de la Métropole.

3-1 - Consistance des services

Ces services comprennent l'ensemble des moyens matériels et le cas échéant les moyens humains nécessaires à leur exécution.

Les missions essentielles des services objets de la présente convention sont les suivantes :

1 – voirie

- entretien simple des voiries et des espaces publics et de déplacements (réfection des enrobés, traitement des nids de poule, ouvrages d'art...);
- entretien simple des accessoires de voirie (feux de signalisation, bancs, réfection du marquage au sol, vérification et entretien des équipements de sécurité, espaces verts d'accompagnement de la voirie, entretien des fossés, désherbage ...
- gestion du stationnement en ouvrage ;
- études et projets d'aménagements des espaces publics et de la voirie ;
- études déplacements et accessibilité de la voirie ;

- gestion des droits de voirie et des arrêtés liés à la conservation de la voirie ;
- coordination des travaux ;
- instruction des actes relevant des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement et leur gestion hors actes pris en application du code de la route, en cas de transfert du pouvoir de police spéciale correspondant ;
- interventions d'urgence ou nécessaires à la continuité du service public ou à l'intégrité du domaine public ;

Le règlement de voirie de la Commune est applicable en l'espèce.

2 – défense extérieure contre l'incendie

- gestion de la défense extérieure incendie comprenant notamment la gestion et la maintenance ;
- entretien et renouvellement des bornes incendies en lien avec les opérateurs ;

3 – urbanisme et planification

- PLU et les documents d'urbanisme en tenant lieu : procédures d'élaboration, de révision, de modification et de mise en compatibilité ou toutes autres procédures s'avérant nécessaires, dont le Règlement Local de Publicité (RLP) : pilotage technique, suivi administratif et juridique des procédures, des études et expertises en cours ;
- suivi des procédures relatives aux Aires de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) ;
- instruction des déclarations d'intention d'aliéner ;

4 – chauffage urbain

- exploitation courante et maintenance, hors contrats de prestations intégrales (exploitation et maintenance, dit "full services"), directement repris par la Métropole ;
- interventions d'urgence ou nécessaires à la continuité du service public ou à l'intégrité du domaine public ;

5 – développement économique

- gestion des zones d'activité économiques transférées à la métropole : animation des zones, gestion et conduite des marchés d'étude en vigueur au 1^{er} janvier 2015, poursuite des procédures administratives en cours au 1^{er} janvier 2015 ;
- gestion technique, gestion locative et gestion commerciale des locaux économiques ;
- pilotage et gestion des conventions conclues avec les tiers et renouvellement de ces conventions pour 2015 ;

- pilotage d'actions en matière de développement économique, de soutien au commerce et à l'artisanat, à l'Economie Sociale et Solidaire, à l'enseignement supérieur ainsi qu'à la recherche et à l'innovation, de promotion du territoire, de participation aux organismes de soutien à la création ou à la reprise d'entreprise, de soutien à la diffusion de la culture scientifique, technique et industrielle ;
- organisation de salons, de forums pour l'emploi, de manifestations de promotion du territoire ;
- pilotage de projets européens ;
- interventions d'urgence ou nécessaires à la continuité du service public ou à l'intégrité du domaine public ;

6 – logement-habitat (gestion OPAH)

- maîtrise d'ouvrage des opérations d'amélioration du parc immobilier bâti : pilotage technique, accompagnement des copropriétés et suivi administratif et financier des opérations ;

7 – tourisme

- pilotage et gestion des conventions conclues avec tout tiers et renouvellement de ces conventions pour 2015, en matière de développement touristique et de promotion touristique du territoire ;
- organisation de congrès, de manifestations de promotion touristique du territoire ;
- gestion technique et gestion locative des locaux dédiés à l'accueil des touristes et à la promotion touristique ;

La Commune fait son affaire de l'exécution des missions incombant aux services susvisés, dans le respect de la continuité et de la sécurité du service public rendu aux usagers.

La Commune assure la gestion des services concernés, le cas échéant, en relation avec les autres communes.

3-2 - Gestion patrimoniale

Afin d'assurer la gestion des services objets de la présente convention, la Commune est autorisée à utiliser les biens meubles et immeubles nécessaires à l'exercice des compétences transférées à la Métropole et qui sont de plein droit mis à sa disposition, dans l'attente de l'établissement du procès-verbal contradictoire, arrêté au 31 décembre 2014.

La Commune doit veiller en permanence au bon état, à la propreté et la qualité des biens relevant des services dont elle assure la gestion.

3-3 - Modalités opérationnelles de la gestion des services

La Commune s'acquitte de la totalité des charges nécessaires au fonctionnement régulier des services.

Envoyé en préfecture le 19/12/2014

Reçu en préfecture le 19/12/2014

Affiché le



La Commune assure la gestion de tous les contrats en cours. Elle prend toutes décisions, actes et passe tous les contrats nécessaires au fonctionnement et la gestion des services concernés pendant toute la durée de la convention. La Commune procède, notamment, à l'acquisition des fournitures nécessaires à l'exploitation, lesquelles lui sont remboursées par la Métropole.

Les travaux restent à la charge de la Métropole, sauf ceux relatifs à des interventions d'urgence, ou nécessaires à la continuité du service public ou la sécurité des personnes ou l'intégrité du domaine public.

Si un nouveau contrat ou convention s'avérait nécessaire au cours de l'exécution de la présente convention, et si ce contrat devait avoir un terme plus tardif que celui de la convention, la Commune en informera la Métropole en lui communiquant soit le projet de publicité légale préalablement à sa publication, soit, le cas échéant le projet de consultation, sous quelque forme que ce soit.

Pour les marchés de travaux permettant la continuité du service public, cette communication sera faite quelle que soit la durée du contrat.

La Métropole disposera d'un délai de quinze jours, à compter de la date de la transmission, pour s'y opposer.

Lorsque l'octroi de subventions participe à la mise en œuvre de la gestion des services objets de la présente convention, la commune assure l'instruction des demandes et décidera en 2015 de leur attribution dans une limite de 23 000 € par subvention. Au-delà de ce seuil, la décision appartiendra à la métropole.

Article 4 – Aspects financiers

Article 4-1 – Modalités de financement des services

La Métropole prend en charge le financement intégral des dépenses nécessaires à la mise en œuvre et à l'exploitation des services concernés. Les dépenses nécessaires à la gestion ainsi qu'au fonctionnement courant des services sont prises en charge par la commune et remboursées par la Métro, sous réserve des opérations visées à l'article R.5215-4 du code général des collectivités territoriales en vertu duquel « les opérations décidées, autres que celles qui sont mentionnées à l'article R. 5215-5, qui ont reçu un commencement d'exécution constitué par l'acte juridique créant entre l'entrepreneur et le maître d'œuvre une obligation contractuelle définitive, ou dans le cas de travaux effectués en régie directe, par la constitution d'approvisionnement ou le début d'exécution des travaux, sont poursuivies par la commune ; celles qui n'ont pas reçu un commencement d'exécution relèvent de la compétence de la [métropole]. Par accord amiable la commune et la [métropole] peuvent modifier les règles ci-dessus énoncées. »

La Commune ne perçoit aucune rémunération au titre de l'exécution de cette convention.

Article 4-2 - Modalités de remboursement des charges supportées par la Commune pour la gestion des services

La Commune procède à l'ensemble des dépenses nécessaires à la gestion ainsi qu'au fonctionnement des services objets de la présente convention.

Chaque mois, la Commune transmettra à la Métro un titre de recette correspondant aux sommes qu'elle aura acquittées au titre du service dont elle assure la gestion.

6

Envoyé en préfecture le 19/12/2014

Reçu en préfecture le 19/12/2014

Affiché le



Le titre de recette devra être accompagné d'un état précisant pour chaque dépense : le service en cause, le fournisseur, la nature de la dépense, le numéro de facture, les montants HT, TVA et TTC et le numéro du mandat.

Cet état sera visé par le Comptable public de la Commune pour ce qui relève des dépenses d'investissement.

La Métro s'engage à procéder au remboursement des sommes avancées par la Commune dans un délai de 30 jours à réception du titre de recette.

Les dépenses et les recettes liées à l'exercice des missions confiées par la présente convention, font l'objet d'une comptabilisation distincte dans le budget de la Commune, permettant l'élaboration de bilans financiers.

Article 4-3 - Recettes

Principe : L'ensemble des recettes est perçu directement par la Métro.

Exception : Dans le seul cas de compétences entraînant d'importants volumes de facturations et nécessitant la mise en place d'une période de transition pendant laquelle la Commune continuerait à facturer et encaisser les recettes, une convention ad hoc détaillant les conditions de gestion, de reversement ainsi que les modalités de recouvrement serait conclue entre les parties (mandat comptable).

Article 5 : Assurances

La Commune s'engage à souscrire toute police d'assurance nécessaire à la gestion des services objet de la présente et notamment une police garantissant sa responsabilité civile pour tous les dommages dont elle serait tenue pour responsable du fait de son activité.

Elle s'engage à souscrire également une assurance dommage pour les biens meubles et immeubles utilisés.

Elle transmet à la Métropole les attestations correspondantes.

Article 6 - Suivi de l'exécution

La Métropole se réserve le droit d'effectuer à tout moment les contrôles techniques et administratifs qu'elle estime nécessaires ainsi qu'à solliciter la transmission d'une copie des pièces justifiant les dépenses réalisées.

Article 7 - Résiliation

La présente convention prendra fin par :

- Résiliation amiable entre la Métropole et la Commune en cause, celle-ci pouvant intervenir à tout moment pendant la durée de la convention ;
- Résiliation par l'une des parties à la présente convention en cas d'inexécution des obligations essentielles de son cocontractant.

Envoyé en préfecture le 19/12/2014
Reçu en préfecture le 19/12/2014
Affiché le 

Dans les deux cas, un préavis de trois mois, après réception d'une lettre recommandée avec accusé de réception, devra être respecté.

Article 8 – Litige

Tout litige inhérent à l'exécution de la présente convention relèvera de la compétence du tribunal administratif de Grenoble.

Les parties s'engagent, préalablement à une action juridictionnelle, pour tout litige pouvant survenir dans le cadre de l'application et de la mise en œuvre de la présente convention, à se rapprocher afin de rechercher une issue amiable à celui-ci.

Fait à Grenoble en deux exemplaires, le


Pour Grenoble Alpes métropole
Le président

Christophe FERRARI

Pour la commune
Le maire

.....

Annexe n°5 : Délibération du 7 novembre 2014

Envoyé en préfecture le 19/11/2014
Reçu en préfecture le 19/11/2014
Affiché le 



Extrait du registre des délibérations du Conseil communautaire

Séance du 07 novembre 2014

Le sept novembre deux mille quatorze à 10 heures 00, le Conseil de Grenoble-Alpes Métropole s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Christophe FERRARI, Maire de Pont de Claix, Président de la Communauté d'agglomération.

Nombre de conseillers communautaires en exercice au jour de la séance : **124**

Nombre de conseillers communautaires votants (présents et représentés) : **124** de la n°1 à n°32, **123** sur la n°33, **122** de la n°34 à n°39, **121** de la n°40 à n°55, **119** de la n°56 à n°70, **115** de la n°71 à n°82, **107** sur la n°83

Présents Délégués titulaires :

Bresson : REBUFFET pouvoir à GERBIER de la n°32 à n°83 – **Brié et Angonnes** : BOULEBSOL pouvoir à AUDINOS de n°32 à n°83 – **Champ sur Drac** : NIVON pouvoir à CLOTEAU de la n°35 à n°83, MANTONNIER pouvoir à CAUSSE de n°28 à n°83 – **Champagnier** : CLOTEAU – **Claix** : OCTRU, STRECKER – **Corenc** : MERMILLOD-BLONDIN, QUAIX – **Domène** : SAVIN pouvoir à LONGO de la n°17 à n°20 puis de la n°29 à n°83, LONGO – **Echirolles** : SULLI, LABRIET, LEGRAND, PESQUET pouvoir à SULLI de la n°67 à n°83, MARCHE, MONEL, JOLLY de la n°1 à n°70 – **Eybens** : MEGEVAND, BEJAJI – **Fontaine** : TROVERO, BALDACCHINO pouvoir à TROVERO de la n°1 à n°5, DUTRONCY, THOVISTE – **Gières** : VERRI, DESSARTS pouvoir à VERRI de la n°6 à n°12, puis pouvoir à VERRI de la n°35 à n°83 – **Grenoble** : BERANGER pouvoir à CAZENAVE de la n°17 à n°33, BERNARD, BERTRAND, BOUILLON, BOUZAÏENE de la n°1 à n°82, BURBA pouvoir à THOVISTE de la n°71 à n°83, CAPDEPON pouvoir à WOLF de la n°2 à n°5, CAZENAVE pouvoir à VIAL de la n°34 à n°83, CHAMUSSY pouvoir à STRECKER de la n°34 à n°83, CLOUAIRE pouvoir à HABFAST de n°6 à n°83, CONFESSON pouvoir à MEGEVAND de n°2 à n°5, DATHE, DENOYELLE pouvoir à OUDJAOUDI de n°2 à n°5, D'ORNANO pouvoir à JOLLY de la n°17 à n°70, FRISTOT pouvoir à BERTRAND de la n°40 à n°53, C. GARNIER pouvoir à DATHE de la n°2 à n°5, HABFAST, JACTAT pouvoir à MARCHE de n°2 à n°5 puis pouvoir à CONFESSON de la n°20 à n°83, JULLIAN pouvoir à MARTIN de n°6 à n°10 puis pouvoir à KIRKYACHARIAN de la n°20 à n°83, KIRKYACHARIAN, MACRET pouvoir à FRISTOT de n°17 à n°39, MARTIN pouvoir à FRISTOT de la n°2 à n°5 puis pouvoir à BEJAJI de la n°17 à n°83, MONGABURU, PELLAT-FINET pouvoir à CHAMUSSY de la n°17 à n°33 puis pouvoir à GRILLO de la n°34 à n°83, PIOLLE pouvoir à C. GARNIER de la n°18 à n°83, RAKOSE pouvoir à SABRI de la n°1 à n°5 puis pouvoir à SABRI de n°17 à n°83, SABRI, SAFAR pouvoir à PUISSAT de la n°18 à n°83 – **Herbeys** : CAUSSE – **Jarrie** : BALESTRIERI, GUERRERO – **La Tronche** : SPINDLER pouvoir à FERRARI de la n°6 à n°16, WOLF – **Le Fontanil-Cornillon** : DE SAINT LEGER – **Le Gua** : MAYOUSSIER – **Meylan** : CARDIN, PEYRIN pouvoir à ESCARON de n°33 à n°83, TARDY pouvoir à GAFSI de n°33 à n°70 – **Miribel Lanchâtre** : PUISSAT – **Mont Saint Martin** : VILLOUD – **Montchaboud** : FASOLA pouvoir à VILLOUD de la n°17 à n°83 – **Murianette** : GRILLO – **Notre Dame de Commiers** : MARRON pouvoir à BIZEC sur la n°83 – **Notre Dame de Mesage** : TOÏA – **Noyarey** : ROUX de la n°1 à n°82,

1DL141037
8. 3.

Page 1 sur 5

Envoyé en préfecture le 19/11/2014

Reçu en préfecture le 19/11/2014

Affiché le

SLOW

SUCHEL pouvoir à ROUX sur la n°1, puis présente de la n°2 à n°82 – **Poisat** : BURGUN, BUSTOS – **Le Pont de Claix** : FERRARI, BEYAT-GRAND, DURAND – **Proveysieux** : RAFFIN – **Quaix en Chartreuse** : POULET – **Saint Barthélémy de Séchillienne** : STRAPPAZZON pouvoir à FERRARI sur la n°1 – **Saint Egrève** : BOISSET de la n°1 à n°82, HADDAD pouvoir à ROUX de la n°20 à n°82, KAMOWSKI pouvoir à BOISSET de la n°1 à n°5, puis pouvoir à BOISSET de la n°18 à n°23, puis présente de la n°24 à n°82 – **Saint Georges de Commiers** : BONO pouvoir à POULET de n°33 à n°83, GRIMOUD pouvoir à BALESTRIERI de la n°35 à n°83 – **Saint Martin d'Hères** : CUPANI, GAFSI pouvoir à CHAMUSSY de la n°1 à n°6 puis présent de la n°7 à n°70, QUEIROS pouvoir à VEYRET de la n°17 à n°83, RUBES pouvoir à LEGRAND de la n°56 à n°83, OUDJAOUDI, VEYRET, ZITOUNI – **Saint Martin Le Vinoux** : OLLIVIER, PERINEL – **Saint Paul de Varcis** : CURTET pouvoir à QUAIX de la n°17 à n°83, RICHARD pouvoir à MERMILLOD-BLONDIN de la n°17 à n°83 – **Saint Pierre de Mésage** : MASNADA pouvoir à RAFFIN de la n°32 à n°83 – **Le Sappey en Chartreuse** : ESCARON pouvoir à VIAL de la n°18 à n°32 – **Sarcenas** : LOVERA pouvoir à GENET de la n°18 à n°83 – **Sassenage** : BELLE pouvoir à BUSTOS de la n°71 à n°83, COIGNE pouvoir à OCTRU de la n°33 à n°83, BRITES pouvoir à COIGNE de n°20 à n°32 – **Séchillienne** : PLENET pouvoir à GUERRERO de n°32 à n°83 – **Seyssinet Pariset** : BROUZET pouvoir à REPELLIN de n°51 à n°55, LISSY, REPELLIN de n°1 à n°55 – **Seyssins** : HUGELE, MOROTE – **Varces Allières et Risset** : BEJUY pouvoir à BOISSET de la n°55 à n°82, CORBET pouvoir à KAMOWSKI de la n°55 à n°82 – **Vaulnaveys Le Haut** : A. GARNIER, RAVET – **Vaulnaveys Le Bas** : GAUTHIER – **Venon** : GERBIER – **Veurey-Voroize** : JULLIEN pouvoir à GAUTHIER sur la n°83 – **Vif** : GENET, VIAL – **Vizille** : AUDINOS, BIZEC.

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance :

Brié et Angonnes : CHARVET pouvoir à BOULEBSOL de n°1 à n°31 puis pouvoir à MAYOUSSIER de n°32 à n°83 – **Grenoble** : JORDANOV pouvoir à LISSY, LHEUREUX pouvoir à MONGABURU, SALAT pouvoir à BURBA de la n°1 à n°70 puis pouvoir à CARDIN de la n°71 à n°83 – **Le Fontanil-Cornillon** : POIRIER pouvoir à DE SAINT LEGER

Monsieur Christophe MAYOUSSIER a été nommé secrétaire de séance.

OBJET: VOIRIE ET ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE - Transformation de la communauté d'agglomération en métropole : consistance des compétences transférées à la Métropole au titre des espaces publics, de la voirie et des déplacements.

Délibération n°19

Rapporteur : Luc PUISSAT

1DL141037
8. 3.

Page 2 sur 5

Mesdames, Messieurs,

Préambule

Par délibération du 4 juillet 2014, le Conseil communautaire a rappelé que la Communauté d'Agglomération Grenoble - Alpes Métropole sera transformée par décret, au 1^{er} janvier 2015, en Métropole conformément à l'article 43 de la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, codifié à l'article L.5217-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT).

Cette délibération-cadre a également permis de préciser le calendrier de la transformation de la collectivité. Dans ce cadre, la présente délibération a pour objet de préciser la consistance des compétences transférées à la Métropole au titre des espaces publics, de la voirie et des déplacements.

Consistance des compétences transférées

L'article L.5217-2 du CGCT, issu de la loi MAPTAM, dispose que la Métropole exerce de plein droit, en lieu et place des communes membres, les compétences suivantes en matière d'aménagement de l'espace métropolitain :

- l'organisation de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du Code des transports ; la création, l'aménagement et l'entretien de la voirie ; la signalisation ; les abris de voyageurs ; les parcs et aires de stationnement et plan de déplacements urbains ;
- la création, l'aménagement et l'entretien des espaces publics dédiés à tous modes de déplacements urbains ainsi que leurs ouvrages accessoires ;
- la participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares situées sur le territoire métropolitain.

La compétence voirie comprend trois volets qui seront à la charge de la métropole à compter du 1^{er} janvier prochain, allant de pair avec le pouvoir de police de la conservation :

- la création qui implique soit l'acquisition de terrains pour construire une voie nouvelle, soit l'ouverture à la circulation publique d'un chemin existant ;
- l'aménagement qui permet de prendre toute décision ayant trait à l'élargissement, au redressement ou à l'établissement d'un plan d'alignement de la voirie ;
- l'entretien qui s'entend comme l'exécution de l'ensemble des travaux nécessaires au maintien en état des voies.

Afin de garantir la lisibilité de l'action publique et permettre une plus grande complémentarité des services entre les communes et la Métropole, il apparaît nécessaire de préciser la consistance des compétences transférées. Celle-ci, fruit d'un long et riche travail de co-construction à la fois technique et politique, tient compte des spécificités de notre agglomération et affirme l'ambition métropolitaine.

Les voies, espaces, ouvrages et accessoires qui feront l'objet d'un transfert à la Métropole au 1^{er} janvier 2015 sont ainsi définis comme relevant des familles ci-dessous :

- voies, espaces et ouvrages dédiés aux déplacements et au stationnement de tous les modes (véhicules motorisés, transports en commun, cyclistes, piétons, etc.) dont

- l'emprise s'entend de « façade à façade » en milieu urbain et jusqu'aux accotements et fossés en zone non urbanisée ;
- accessoires de voirie, mobiliers et équipements implantés sur l'emprise des voies, espaces et ouvrages cités précédemment, hors équipements de propreté urbaine et d'éclairage public ainsi qu'accessoires à vocation esthétique.

Un travail exhaustif d'identification des voies, espaces, ouvrages et accessoires, sous la forme de cartographies et de tableaux, est en cours, en concertation étroite avec les communes. Un tel recensement sera acté sous la forme de procès-verbaux, établis contradictoirement entre les communes et la Métropole.

Lancement de chantiers de préfiguration

Parallèlement au travail d'identification mentionné précédemment, un travail de définition des modalités d'exercice des compétences transférées est également en cours. Dans ce cadre, il est proposé d'engager sans attendre des chantiers de préfiguration qui visent à doter la Métropole des outils et procédures nécessaires à l'exercice plein et entier de ses compétences :

- développement d'outils de gestion des voiries d'agglomération à l'image d'un Système d'Information Géographique ou de systèmes d'administration des Déclarations d'Intention de Commencement de Travaux et Déclarations de Travaux par exemple ;
- élaboration d'un règlement des voiries intégrant une approche multimodale des déplacements, en lien avec l'élaboration d'un outil réglementaire relatif à la perception des produits des permissions de voirie ;
- lancement des études préalables à la création d'un poste de commande centralisé de gestion des feux tricolores d'agglomération.

Conformément à la délibération-cadre mentionnée précédemment, une attention particulière sera portée aux enjeux de gouvernance pour l'exercice des compétences transférées dans le cadre de la réflexion en cours concernant la territorialisation et sectorisation à mettre en œuvre.

Phasage du transfert des compétences

Comme indiqué dans la délibération du 4 juillet 2014, la Métropole se construira de façon incrémentale. Ainsi, au titre des espaces publics, de la voirie et des déplacements, la prise des compétences obligatoires interviendra dès le 1^{er} janvier 2015. A défaut de conventionnement préalable, le transfert du domaine routier départemental ainsi que de ses accessoires et dépendances sera effectif, de plein droit, au 1^{er} janvier 2017. Enfin, un élargissement éventuel à l'éclairage public, la viabilité hivernale, la propreté urbaine ou encore les espaces verts fera l'objet de débats ultérieurs étant entendu qu'après le 1^{er} janvier 2015, toute modification de la consistance des compétences transférées sera soumise à l'approbation, par délibérations concordantes, des communes membres, selon les modalités prévues par l'article L. 5211-17 du CGCT.

Ce projet de délibération a été soumis à l'examen de la commission Mobilités réunie le 10 octobre 2014.

Envoyé en préfecture le 19/11/2014

Reçu en préfecture le 19/11/2014

Affiché le



Après en avoir délibéré, le Conseil communautaire :

- précise la consistance des compétences transférées au 1^{er} janvier 2015 à la métropole au titre des espaces publics, de la voirie et des déplacements tels que proposée dans la présente délibération ;
- autorise le Président à prendre toutes les mesures utiles au recensement exhaustif et à la qualification des voies, espaces, ouvrages et accessoires transférés au titre de celle-ci ;
- décide d'engager les chantiers de préfiguration identifiés dans la présente délibération.

Contre : 2

Abstentions : 24

Pour : 98

Conclusions adoptées.

Pour extrait conforme,

Le Président,

Christophe FERRARI

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 14 novembre 2014.

1DL141037

8. 3.

Page 5 sur 5

Annexe n°6 : Note d'informations annexe à la délibération du 7 novembre 2014

Document d'information, relatif à la délibération « VOIRIE ET ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE »

Transformation de la communauté d'agglomération en métropole

Thème « voiries, espaces publics et déplacements »

Consistance des compétences transférées à la Métropole au titre des espaces publics, de la voirie et des déplacements.

Catégories de voies et d'espaces publics transférés à la métropole :

- les voies communales ouvertes à la circulation publique (y compris les rues piétonnes, zones 30, aires piétonnes et les voies de circulation traversant ou longeant les places, les parcs ou espaces publics et qui permettent d'assurer les continuités de liaison entre des voies communales ouvertes à la circulation publique) ;
- les voiries communales (non classées), les chemins ruraux ouverts à la circulation du public, les pistes forestières selon statuts, usages et plans de gestion ;
- les cheminements, sentiers et ouvrages (exemples : pistes, passerelles, escaliers, passages, ...) revêtus ou non et ouvert à tous modes de déplacements ou ayant fait l'objet d'un aménagement spécial ou réservés à la circulation publique des piétons et des cyclistes dans le cadre d'un schéma directeur des itinéraires cyclables ou piétons d'agglomération ;
- les espaces publics, places publiques fonctionnellement liés à la voirie, aux déplacements y compris celles affectées au stationnement (gratuit ou payant, en ouvrage, en enclos ou sur voirie) ;
- les aires de repos ou de stationnement, destinées à l'entretien ou à l'exploitation de la route ;
- le domaine public routier basé dans l'emprise d'un autre domaine public (exemples : un cheminement sur une digue, une piste cyclable sur le domaine public autoroutier).

Eléments de la consistance des voies et des espaces publics transférés à la métropole :

- les chaussées (y compris sous-sol) ;
- les trottoirs (y compris sous-sol) ;
- les accotements et fossés (y compris sous-sol) ;
- les murs de soutènement, clôtures et murets, dispositif de protection du domaine public routier contre les chutes de blocs ;
- les ouvrages d'art (ponts, tunnels, passerelles ou passages souterrains) ;
- les espaces de stationnement ouvert à tous les publics (gratuit ou payant, en ouvrage, en enclos ou sur voirie), les aires de camping-cars ;
- les caniveaux et bordures, bassins de rétention ou collecte des eaux pluviales ;
- les ouvrages et aménagements spécifiques de sécurité : ilots directionnels, giratoires, ralentisseurs, bandes rugueuses, plateaux surélevés, aires de repos, points d'arrêt ou passages piétons ;
- les bandes et pistes cyclables sur (et hors) emprises des voies ;
- les espaces verts d'accompagnement non aménagés, sur emprise de voirie.

Accessoires de voirie, mobiliers et équipements transférés à la métropole :

- les arbres d'alignement dans l'emprise de la voirie ;
- les mobiliers urbains divers (grilles et protection d'arbres, chaînes ou portiques), y compris sur places publiques et espaces publics ;
- les mobiliers urbains liés à la circulation : potelets, barrières, plots, chaînes, barrières, glissières et barrières de sécurité, bornes diverses dont bornes escamotables ou tables d'orientations, y compris sur places publiques et espaces publics ;
- la signalisation routière (Arrêté du 6 décembre 2011 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes) et la signalisation d'information locale (circulaire 82-31 du 22 mars 1982) :
 - la signalisation verticale de police et la signalisation verticale de stationnements gratuits et payants sur voirie et en ouvrage et espaces publics ;
 - la signalisation lumineuse en intersection (feux tricolores) et les matériels et moyens techniques liés à l'exploitation dynamique des carrefours (boucles de comptages, réseaux électriques associés, panneaux d'information dynamiques exclusivement dédiés à la gestion du trafic, armoires de gestion, locaux et équipements du poste de commande centralisé des feux tricolores dans le bâtiment de StationMobile ou caméras exclusivement dédiés à la gestion de la circulation) ;
 - le jalonnement et la signalisation verticale directionnels ainsi que de désignation de communes et des lieux-dits (incluant la signalétique d'intérêt local) ;
 - les balises, les plots holophanes, les encastrés lumineux de sols (passages piétons ou autres espaces sécurisés) ;
 - la signalisation horizontale de délimitation des espaces de stationnement gratuits (et payants) sur voirie et en ouvrage et espaces publics (produits de marquage, peinture, enduits, éléments thermocollés ou marquages spécifiques personnes handicapées) ;
 - la signalisation horizontale de guidage (flèches, axes, bandes, rives ou zébra) ;
- les bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- les plaques et panneaux de désignation de rues et numéros de voirie ;
- les mobiliers, ouvrages, équipements, aménagements liés au stationnement gratuit (et payant) sur voirie et en ouvrage et espaces publics (barrières, garde-corps, potelets, ouvrages maçonnés, bornes escamotables, balises ou arceaux, les bancs, les logettes).

Catégories de voies et d'accessoires non transférés à la métropole :

- les voiries nationales et départementales, ainsi que leurs dépendances ;
- les voies privées ;
- les voiries privées d'un ensemble immobilier sans convention sur parcellaire privé ;
- les voiries privées d'un ensemble immobilier sur parcellaire public.
- l'éclairage public, l'éclairage des cheminements, les illuminations de Noël ;
- les panneaux électroniques ou d'informations municipales et les panneaux d'affichage libre
- les bacs à fleurs et tout aménagement d'embellissement et accessoires à vocation esthétique ;
- les mobiliers et équipements de propreté urbaine (poubelles) ;
- les stèles, monuments et aménagements commémoratifs ;
- les sanitaires publics sur emprise voirie, les canisettes ;
- les bornes d'eau potable, fontaines et bassins.

Annexe n°7 : Note droits et obligations attachés au gestionnaire et au propriétaire de la voirie



Note interne

Document de travail

Expéditeur	Objet	Destinataires
Jean-François CURCI	Mise à disposition et transfert des voiries, espaces dédiés aux déplacements et des accessoires de voirie à la métropole :	GT VOIRIE
s/c		Date
	Droits et obligations attachés au gestionnaire et au propriétaire de la voirie	19 février 2015

Ont contribué à la rédaction de la note : Arnaud, Gaëlle, Floriane, Laetitia, Stéphane...

Copies :

Contexte

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la Métropole exerce, en lieu et place de ses communes membres, les compétences suivantes en matière d'aménagement de l'espace métropolitain : [...]

b) Organisation de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports ; création, aménagement et entretien de voirie ; signalisation ; abris de voyageurs ; parcs et aires de stationnement et plan de déplacements urbains ;

c) Création, aménagement et entretien des espaces publics dédiés à tout mode de déplacement urbain ainsi qu'à leurs ouvrages accessoires ;

d) Participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares situées sur le territoire métropolitain (...)

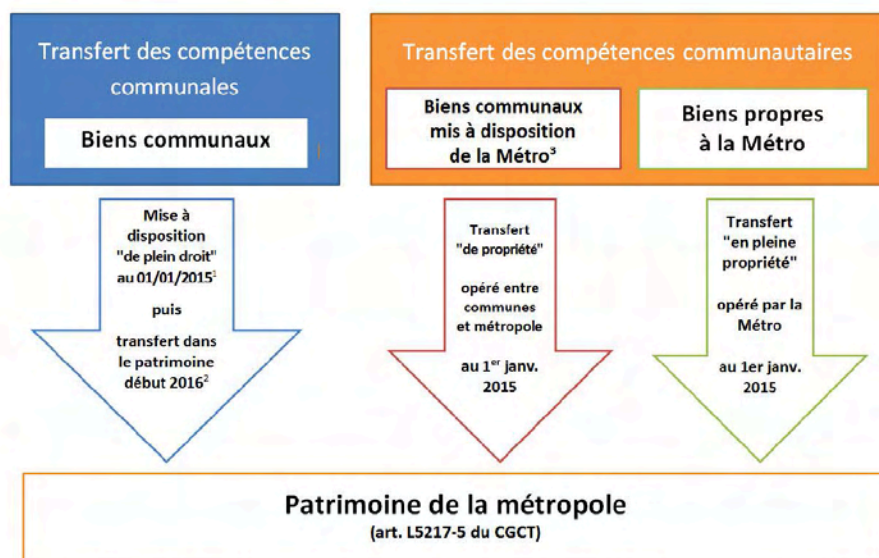
A cet égard, elle bénéficie de la mise à disposition de l'ensemble des biens nécessaires à l'exercice de la compétence.

Conformément à l'article L.5217-5 du CGCT et plus précisément :

"Les biens et droits à caractère mobilier ou immobilier situés sur le territoire de la métropole et utilisés pour l'exercice des compétences transférées mentionnées au 1 de l'article L. 5217-2 sont mis de plein droit à disposition de la métropole par les communes membres. Un procès-verbal établi contradictoirement précise la consistance et la situation juridique de ces biens et droits.

Les biens et droits mentionnés au premier alinéa du présent article sont transférés dans le patrimoine de la métropole au plus tard un an après la date de la première réunion du conseil de la métropole.

Les biens et droits appartenant au patrimoine de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre transformé en application de l'article L. 5217-4 sont transférés à la métropole en pleine propriété. Lorsque les biens étaient mis, par les communes, à disposition de cet établissement public, en application des articles L. 1321-1 et L. 1321-2, le transfert de propriété est opéré entre la ou les communes concernées et la métropole".



1. « Les biens (...) sont mis à disposition de la métropole par les communes membres. Un PV établi contradictoirement [en] précise la consistance et la situation juridique ».
 2. « Au plus tard un an après la date de la 1^{ère} réunion du conseil de métropole »
 3. Biens mis par les communes à disposition de l'EPCI en application des art. L1321-1 et L1321-2 du CGCT (sur le transfert de compétences des communes aux EPCI).

La Métro / Service juridique - Annexe de la note n° 1S14VM009

Il résulte de ces dispositions que la Métropole est, depuis le 1^{er} janvier 2015, gestionnaire du domaine public routier pour lequel elle deviendra propriétaire, au plus tard, dans un délai d'un an suivant la date de réunion du premier conseil métropolitain, soit le 13 février 2016 (CF note n°1S14VM009).

L'existence d'une dichotomie gestionnaire/propriétaire qui se retrouve principalement sur l'année 2015 conduit à s'interroger sur l'autorité compétente pour la mise en œuvre des procédures entreprises sur le domaine public routier.

Répartition des compétences : gestionnaire/propriétaire

De manière générale, il est rappelé que l'EPCI gestionnaire assume les droits et obligations du propriétaire à l'exception du droit d'aliéner.

Conformément aux dispositions des articles L.1321-2 et L.1321-5 du CGCT, la métropole :

- possède tous les pouvoirs de gestion,
- assure le renouvellement des biens mobiliers,
- autorise l'occupation des biens remis (par la délivrance d'AOT ou la conclusion de baux) et en perçoit les fruits et les produits (loyers, redevance, intérêts, ...),

- doit agir en justice en lieu et place du propriétaire,
- procède à tous les travaux de reconstruction, démolition, surélévation ainsi qu'à l'addition de constructions propres en vue d' « assurer le maintien de l'affectation des biens »,
- se substitue aux communes dans l'exécution de tous les contrats (que les communes auront conclus « pour l'aménagement, l'entretien et la conservation des biens » (emprunts, marchés, contrats de maintenance, ...) ou pour assurer leur gestion (concessions, autorisations de toute nature, attributions en dotation, ...),
- succède aux communes pour l'exécution des contrats de location dont certains biens transférés pourraient faire l'objet.

Dans le cadre spécifique de la compétence « voirie », la répartition des compétences entre le gestionnaire et le propriétaire doit être envisagée pour chacune des procédures mises en œuvre sur le domaine public routier : alignement, rétrocession, enquête publique, acquisition parcellaire, classement, déclassement, ouverture, élargissement, redressement, suppression, aliénation...

- **Le classement** : est l'acte administratif qui confère à un chemin le caractère de voie communale. Il ne constitue qu'une simple formalité administrative qui n'a d'autre effet que de constater l'appartenance de ce bien au domaine public (qui est conformément aux dispositions de l'article L.3111-1 du CGPPP imprescriptible et inaliénable). Le classement fait l'objet d'une délibération prise par la collectivité propriétaire du chemin.

Dès lors, pour l'année 2015, le classement d'un chemin dans le domaine public routier communal mis à disposition de l'EPCI doit intervenir par une délibération du conseil municipal.

Il est précisé que cette délibération est dispensée d'enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie (article L.141-3 du code de la voirie routière).

Dans l'hypothèse où la voie communale appartient à plusieurs communes, le classement intervient, après enquête, par délibérations concordantes des conseils municipaux. En cas de désaccord, le Préfet est compétent pour statuer sur le classement de la voie (article L.141-5 du code de la voirie routière).

Le classement des voies appartenant à des personnes privées (non ouvertes à la circulation publique)¹ intervient nécessairement après l'acquisition préalable de la voie. Cette opération ne peut être réalisée que par la collectivité compétente en matière de création de voirie².

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la Métropole est donc compétente pour procéder à l'acquisition et au classement des voies appartenant à des personnes privées.

- **Le déclassement** : est l'acte administratif qui retire à une voie son caractère de voie communale et la soustrait au régime de la domanialité publique (passage dans le domaine

¹ Le code de l'urbanisme prévoit une procédure spécifique pour les voies privées ouvertes à la circulation du public.

² La création s'entend comme l'ouverture et la construction d'une voie nouvelle ainsi que l'ouverture à la circulation publique d'une voie existante non classée dans le domaine public routier communal (définition issue de la Circulaire du Ministre de l'Intérieur du 23/11/2005, relative au renforcement de l'intercommunalité et à la définition de l'intérêt communautaire dans les EPCI à fiscalité propre et reprise dans la délibération du 7 novembre 2014 relative à la consistance des compétences transférées à la Métropole au titre des espaces publics, de la voirie et des déplacements).

privé de la commune qui est aliénable). Le déclassement fait l'objet d'une délibération prise par la collectivité propriétaire de la voie.

Pour l'année 2015, le déclassement d'une voie appartenant au domaine public routier communal mis à disposition de l'EPCI doit, en conséquence, donner lieu à une délibération du conseil municipal.

Celle-ci est dispensée d'enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie (article L.141-3 code de la voirie routière).

Préalablement au déclassement du bien, il est nécessaire de constater sa désaffectation à la circulation. Ce constat relève, par principe, de la compétence du propriétaire de la voie. Toutefois, le juge administratif a admis qu'elle pouvait être constatée par le gestionnaire du domaine public routier³.

• **L'alignement** : est la détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines. L'alignement est fixé, soit par un plan d'alignement, soit par un alignement individuel délivré au propriétaire privé qui en fait la demande (article L.112-1 du code de la voirie routière).

Le plan d'alignement : est adopté par le propriétaire de la voie après enquête publique⁴.

- Lorsqu'il emporte une extension de la voie, le sol des *propriétés non bâties* compris dans l'emprise de l'alignement entre de plein droit dans le patrimoine de la **collectivité propriétaire du domaine**. La prise de possession de la propriété n'intervient que lorsque le propriétaire privé a reçu en compensation une indemnité fixée et payée comme en matière d'expropriation, à défaut d'accord amiable.

Pour les *propriétés bâties*, l'incorporation dans le domaine public des terrains compris dans l'alignement est différée dans le temps. La propriété est frappée d'une servitude de reculement qui a pour objet de permettre, sans recourir à l'expropriation, la réalisation à terme de l'alignement. L'acquisition des terrains frappés d'alignement ne se fait qu'à la démolition des bâtiments. Si toutefois la collectivité souhaite réaliser un alignement de manière immédiate, elle sera tenue de recourir à la procédure d'expropriation, à défaut d'accord amiable.

- Lorsqu'il emporte le rétrécissement de la voie, les parcelles qui ne sont plus comprises dans les limites de la voie communale, deviennent, après avoir été déclassées, des dépendances du domaine privé de la **collectivité propriétaire**. Ces parcelles peuvent être aliénées aux propriétaires riverains qui bénéficient d'un droit de priorité (article L.112-8 du code de la voirie routière).

Il est précisé qu'en présence d'un Plan Local d'Urbanisme, le plan d'alignement doit obligatoirement lui être annexé.

³CAA de Bordeaux, 05/03/2009, n°07BX02405

⁴L'enquête publique est réalisée dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il résulte de ces éléments que pour l'année 2015, l'acquisition des portions de voies situées dans l'emprise de l'alignement, tel qu'il a été déterminé par un plan d'alignement, relève de la compétence des seules communes membres.

L'alignement individuel : est délivré sous la forme d'un arrêté au propriétaire privé qui en fait la demande, soit conformément au plan d'alignement s'il en existe un soit, en l'absence de tel plan, en constatant la limite de fait du domaine public. La délivrance de cet arrêté ne peut être refusée au propriétaire et devient obligatoire, sous peine de contravention, à chaque fois que des travaux sont entrepris en bordure d'une voie communale (ravalement, pose de clôtures, ouverture de portes ou fenêtres etc...).

A la différence des plans d'alignement, les arrêtés d'alignement individuel sont délivrés par le président de l'EPCI, gestionnaire du domaine public routier, dans la mesure où ils n'emportent aucune conséquence patrimoniale.

- L'enquête publique : est obligatoire pour toutes les délibérations relatives à l'établissement d'un plan d'alignement, d'un plan de nivellement ainsi qu'à l'ouverture, le redressement et l'élargissement des voies communales et des chemins ruraux.

Il est rappelé que les délibérations du conseil municipal portant classement ou déclassement des voies communales sont toutefois dispensées d'enquêtes publiques sauf lorsque le classement ou le déclassement envisagé a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie.

Conformément à l'article L.141-3 du code de la voirie routière, l'enquête publique est ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale propriétaire de la voie et se déroule dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Aussi, pour l'année 2015, seules les communes seront en mesure d'ouvrir une procédure d'enquête publique pour la mise en œuvre des procédures précitées entreprises sur le domaine public routier dont elles sont propriétaires.

- Les voies des lotissements : au terme de l'opération d'aménagement, le lotisseur ne peut conserver la propriété des équipements collectifs (voies et espaces publics) du lotissement. Plusieurs solutions peuvent alors être envisagées :

- Transfert à une association syndicale créée conformément aux dispositions de l'article R.442-7 du code de l'urbanisme,
- Attribution en pleine propriété aux acquéreurs des lots des voies et espaces communs,
- Transfert à la commune ou à l'EPCI compétent :
 - o soit au terme de l'aménagement par la conclusion d'une convention (article R.442-8 du code de l'urbanisme) qui précise les conditions de remise des voies et espaces communs et inventorie les équipements cédés. Une fois les biens transférés, ils sont incorporés dans le domaine public de l'EPCI compétent

- conformément à la procédure de classement prévue par l'article L.141-3 du code de la voirie routière.
- soit par une cession amiable ultérieure ;
- soit par un transfert d'office réalisé selon la procédure prévue par l'article L.318-3 du code de l'urbanisme qui dispose que « *la propriété des voies ouvertes à la circulation publique dans des ensembles d'habitation peut, après enquête publique, être transférée d'office sans indemnité dans le domaine public de la commune sur le territoire de laquelle ces voies sont situées* ». Bien que le texte n'envisage que le transfert dans le domaine public communal, la jurisprudence administrative a admis le transfert de ces voies directement dans le domaine public d'une communauté urbaine (CAA de Douai, 4/03/2004, n°01DA00341 et CAA de Nancy, 06/11/2014, n°14NC00378)

Il résulte de ces éléments que l'ensemble des opérations de transfert ou de cession entreprises depuis le 1^{er} janvier 2015 relèvent de la seule compétence de la Métropole.

- **Institution de servitudes administratives (servitudes de voirie):**

Conformément aux dispositions de l'article L.2131-1 du CGPPP, des servitudes administratives peuvent être instituées dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public. Sur le domaine public routier, ces servitudes grèvent les propriétés riveraines des voies publiques pour permettre l'aménagement de ces voies, assurer leur conservation ou faciliter les conditions de la circulation.

Servitude d'écoulement des eaux : les propriétés riveraines situées en contrebas des voies communales et des chemins ruraux, sont assujetties à recevoir les eaux qui découlent naturellement de ces voies.

Servitude de visibilité : afin d'assurer une meilleure visibilité à proximité de croisements, virages ou points dangereux pour la circulation, les propriétés riveraines des voies communales peuvent être frappées de servitudes de visibilité. Pour cela, un plan de dégagement est approuvé, après enquête publique, par le Préfet qui tient compte de l'avis du conseil municipal, du conseil général ou du conseil communautaire. L'enquête est ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie, et organisée conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il est précisé que cette servitude comporte selon le cas (article L.114-2 du code de la voirie routière) :

1° L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement ;

2° L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement ;

3° Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Servitude de plantation: des contraintes particulières sont imposées aux propriétaires riverains du domaine public routier s'agissant de leurs plantations situées le long des voies. Elles ne doivent pas dépasser une certaine hauteur et respecter des distances minimales pouvant varier selon la catégorie de la voie. Le 5° de l'article R. 116-2 du Code de la voirie routière punit d'amende pour les contraventions de la cinquième classe les propriétaires, riverains des voies publiques routières, qui auront établi ou laissé croître des arbres ou haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier, et ce, en l'absence d'une quelconque autorisation.

Dès lors que les servitudes de voirie participent à la conservation du domaine public routier, l'autorité gestionnaire est compétente pour assurer le respect de ces servitudes administratives.

- Délivrance des autorisations d'occupation du domaine public routier :

De manière générale, « nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique ou l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous » (article L.2122-1 du CGPPP).

Spécifiquement sur le domaine public routier, l'occupation n'est « autorisée que si elle a fait l'objet, soit d'une permission de voirie dans le cas où elle donne lieu à emprise, soit d'un permis de stationnement dans les autres cas » (article L.113-2 du code de la voirie routière).

Indépendamment des permis de stationnement, délivrés par le titulaire des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, les autorisations sont octroyées par l'autorité gestionnaire du domaine qui, conformément aux dispositions de l'article L.1321-2 du CGCT, peut autoriser l'occupation des biens remis et en perçoit les fruits et produits.

Aussi à compter du 1^{er} janvier 2015, la Métropole, gestionnaire du domaine public routier, est seule compétente pour délivrer les autorisations d'occupation du domaine (sauf permis de stationnement en l'absence du transfert des pouvoirs de police) public routier mis à disposition et percevoir les produits liés à cette occupation.

- Entretien des voies :

L'entretien des voies communales mises à disposition de l'EPCI incombe au gestionnaire de la voirie compétent en matière de « création, aménagement et entretien de voirie ». En cas de dommage, la responsabilité de la commune pourra être également engagée sur le fondement des pouvoirs de police administrative générale du maire qui est tenu d'assurer, conformément aux dispositions de l'article L.2212-2 du CGCT, le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques et notamment tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et de l'existence d'une dichotomie entre propriétaire et gestionnaire, il est proposé de mettre en place une boîte-mail Métro permettant de faciliter les échanges avec les communes membres et le suivi des procédures en lien avec les techniciens communaux : suividomainepublic@lametro.fr

Transfert des biens en pleine propriété

Le formalisme du transfert en pleine propriété reprend les étapes suivantes :

- **Publicité foncière** : l'opération de transfert est assujettie aux formalités de publicité foncière en application de l'article 28 du décret du 4 janvier 1955 portant réforme de la publicité foncière. Le point 9 de cet article prévoit l'obligation de publier au fichier immobilier du lieu de situation des immeubles « les documents (...) destinés à constater tout changement ou modification du nom ou des prénoms des personnes physiques et les changements de dénomination, de forme juridique ou de siège des sociétés, associations, syndicats et autres personnes morales, lorsque ces changements intéressent des personnes physiques ou morales au nom desquelles une formalité de publicité a été faite depuis le 1er janvier 1956 ». A ce titre, la métropole devra s'acquitter de cette formalité de publicité foncière.
- **Actes de cessions** : les opérations de transfert de propriété des biens immobiliers nécessitent l'établissement d'actes de cessions qui, en application de l'article L1212-1 du code général de la propriété des personnes publiques, peuvent être passé par un acte en la forme administrative ou par un acte notarié. Ces actes sont également assujettis à la formalité de la publicité foncière.
- **Mutation cadastrale** : une fois la publicité au fichier immobilier intervenue, le transfert de propriété doit faire l'objet d'une mutation cadastrale, conformément à l'article 1402 du code général des impôts. Tant que la mutation cadastrale n'a pas été opérée, l'ancien propriétaire continue à être imposé au rôle et peut être contraint au paiement de la taxe foncière, sauf recours contre le nouveau propriétaire. Le code dispose que cette formalité doit être réalisée « à la diligence des propriétaires intéressés ». Néanmoins, lorsque la cession est opérée par un notaire ou un avocat, celui-ci se substitue généralement aux propriétaires et requiert la mutation cadastrale en déposant des extraits d'acte à la conservation des hypothèques du lieu de situation de l'immeuble. Ainsi, les acheteurs ou vendeurs d'immeubles ne sont pas tenus d'informer eux-mêmes le service du cadastre de la cession ; c'est le conservateur des hypothèques qui transmet lui-même un exemplaire de l'extrait d'acte au service chargé des mutations cadastrales.

Illustrations des cas rencontrés

Sur la base des différents cas rencontrés, le tableau reproduit ci-dessous synthétise les opérations qui relèvent de la compétence de la métropole et celles qui incombent à la commune au 1er janvier 2015 et en 2016, suite au transfert en pleine propriété des voiries.



Nota :

- Par domaine public routier, on entend l'ensemble des biens appartenant aux personnes publiques et affectées à la circulation terrestre (article L.2111-14 du CGPPP).
- L'emprise de la voirie est composée de : la chaussée, les accotements, le terre-plein central le cas échéant, les dépendances de la route (les trottoirs, les ouvrages d'art routiers, le sous-sol de la voie ... CF note 1SJ14VM018)



Procédures

Description	Usage	Durant 2015		Au plus tard le 13 février 2016	
		Propriété	Gestion	Propriété	Gestion
Création d'une nouvelle voie (L.5217-2 CGCT)	Public	Métro	Métro	Métro	Métro
Rétrocession de voirie de lotissement (R.442-8 code de l'urbanisme)	Public	Métro	Métro	Métro	Métro
Classement / déclassement (L.141-3 code de la voirie routière)	Public	Commune	Commune	Métro	Métro
Enquête publique (L.141-3 code de la voirie routière + code de l'expropriation publique)	Public	Commune	Commune	Métro	Métro
Rétrocession de voirie privée	Public	Métro	Métro	Métro	Métro
Publicité foncière	Public	Commune	Commune	Métro	Métro
Acquisition foncière (voie nouvelle) (L.5217-2 CGCT)	Public	Métro	Métro	Métro	Métro
Bornage (voie nouvelle)	Public	Métro	Métro	Métro	Métro
Acquisition foncière (L.112-2 code de la voirie routière)	Public	Commune	Commune	Métro	Métro
Bornage (regularisation voie existante)	Public	Commune	Commune	Métro	Métro
Constat de désaffectation de la voie	Public	Commune	Commune	Métro	Métro
Acte de cession / aliénation	Public	Commune	Commune	Métro	Métro
Mutation cadastrale	Public	Commune	Commune	Métro	Métro
Applications des Servitudes	Public	Commune	Commune	Métro	Métro
Elagage des arbres d'alignement	Public	Métro	Métro	Métro	Métro
Procédure amiable lorsque les conditions sont réunies (cas du transfert des voies des lotissements ou ensembles immobiliers sans enquête publique, résolution des levées hypothécaires etc...)	Public	Métro	Métro	Métro	Métro
Activation d'un emplacement réservé	Public	Commune	Commune	Métro	Métro
Adoption d'un alignement individuel (arrêté d'alignement individuel ?) (L.112-1 code de la voirie routière)	Public	Métro	Métro	Métro	Métro
Adoption d'un plan d'alignement visant au transfert de propriété (avec versement d'une « juste et préalable indemnité »)(L.112-2 code de la voirie routière)	Public	Commune	Commune	Métro	Métro

Cas concernant des VC issues du tableau de classement des voiries communales

Nom	Description	Usage ⁵	2015		2016	
			Propriétaire	Gestionnaire	Propriétaire	Gestionnaire
VC sur emprise domaniale communale	VC classique parfaitement délimitée et classée dans le domaine public (« non cadastré »)	Public	Commune	Métro	Métro	Métro
VC sur emprise Privée	La parcelle cadastrée est entièrement ou partiellement partie constitutive de l'emprise de l'ouvrage public (voies et dépendances).	Public	Commune	Métro	Métro	Métro
- Cas 1 : parcelle partiellement sous l'emprise de l'ouvrage public (« Parcelle privée soumise à alignement »)	 <p>En bleu emprise réelle de la Voirie</p>					
- Cas 2 : Parcelle entièrement sous l'emprise de l'ouvrage public	 <p>En rouge parcelle privée constitutive de l'emprise de l'ouvrage public</p>	Public	Commune	Métro	Métro	Métro
VC sur emprise communale (« parcelle communale soumise à alignement »)	« Parcelles numérotées au cadastre appartenant à la collectivité intégrées en totalité ou partie dans l'emprise de la voie ». La parcelle appartient à la ville cependant la voie satisfait aux exigences posées par le CG3 P et le CVR pour être intégré de fait dans le domaine public					

⁵ Usage : Entre en compte la notion d'ouverture au public définie par des critères jurisprudentiels où le juge a un pouvoir souverain d'appréciation de l'accessibilité au public (barrière, signalisation BO ou B1 sauf riverains etc...).

Cas 1: Parcelle entièrement sous emprise	« Parcelle en attente d'un arrêté de classement » 				
Cas 2: Parcelle partiellement sous emprise	 En considérant que la parcelle 117 est communal et le trait bleu la limite réel de la voirie Ou Régularisation (si nécessaire) : - par bornage - par application d'un arrêté d'alignement qui constatera la limite de fait, le géomètre établissant le DMPC (document modificatif du parcellaire cadastral) Ou travail via une simple convention d'usage pour éviter les actes notariés Exemple : un cheminement sur une digue, une piste cyclable sur le domaine public autoroutier, un parc ou un pont rétablissant une voirie communale au dessus d'une voirie routière urbaine ou du réseau ferré (nota : en cours d'évolution législative)			Metro	Metro
Superposition d'affectation (domaine publique routier basé dans l'emprise d'un autre domaine public)		Public	Etat / Département / Métro Communes	Etat / Département / Métro Communes	Etat / Département / Métro Communes
Projet de voirie	Voirie en projet ou extension de voirie en projet aucune présence sur le terrain mais outil mis en place pour créer cet ouvrage - Emplacement réservé - Plan d'alignement etc.	Public	Métro	Métro	Métro

Cas concernant les Voiries non comprises dans les VC

Nom	Description	Usage ⁶	Durant 2015		Après le 1 ^{er} janvier 2016	
			Propriété	Gestion	Propriété	Gestion
Chemin ruraux	Domaine privé de la collectivité	Public	Commune	Metro	Métro	Métro
Chemin d'exploitation ⁷	Chemin entretenu par les riverains	Privé	Privé	Privé	Privé	Privé
Piste forestière sous plan de gestion	Entretien d'une piste forestière attention ces pistes peuvent avoir plusieurs statuts et usages	Privé/Public/Etat	Privé/Commune/Etat	Privé/Commune/Etat	Privé/Commune/Etat	Privé/Commune/Etat
Création de nouvelle voie	Nouvelle voirie créée	Public	Metro	Metro	Metro	Metro

Cas concernant les Voiries d'ensemble immobilier privé ou public





Nom	Description	Usage	Durant 2015		Après le 1 ^{er} janvier 2016	
			Propriété	Gestion	Propriété	Gestion
Voirie d'un ensemble immobilier sans convention sur parcellaire privé	Voirie commune d'un ensemble immobilier (dans ce cas, la voirie est divisée en jouissance (1000') ou resté au nom du propriétaire d'origine) (immeuble ou lotissement)	Privé	Privé	Privé	Privé	Privé
Voie privé avec convention	Lotissement avec accord verbal ou convention/contrat écrit	Privé	Privé	Métro/Privé	Privé	Métro/Privé
Voirie d'un ensemble immobilier sur parcellaire communal	Cas 1: lotissement résidentiel ou industriel Cas 2: Ensemble immobilier avec bailleur sociaux ayant eu une vente en pied d'immeuble Régularisation (si nécessaire) : - par bornage Ou travail via une simple convention d'usage pour éviter les actes notariés	Public	Commune	Metro	Metro	Metro
Voirie d'un ensemble immobilier sur parcellaire métropolitain	Voirie d'une zone d'activité métropolitaine	Public	Metro	Metro	Metro	Metro

⁶ Usage : Entre en compte la notion d'ouverture au public définie par des critères jurisprudentiels où le juge a un pouvoir souverain d'appréciation de l'accessibilité au public (barrière, signalisation BO ou B1 sauf riverains etc...).

⁷ Chemin d'exploitation : la commune peut intervenir dans le cadre où elle est propriétaire du fond attenant en sa qualité de propriétaire foncier mais pas en tant que gestionnaire d'espace de mobilité

Cas des voiries desservant uniquement un équipement public

Nom	Description	Usage	Durant 2015		Après le 1 ^{er} janvier 2016	
			Propriété	Gestion	Propriété	Gestion
Voirie exclusivement dédiée à des équipements communaux	Ex : voie d'accès à la bibliothèque en retrait 	Privé/public	Commune	Metro	Metro	Metro
Cas 1 : obstacle physique ou réglementaire limitant l'usage			Commune	Commune	Commune	Commune
Cas 2 : Aucun obstacle	Cas des voiries n'ayant pas de limitation d'usage physique ou réglementaire ou n'ayant aucune efficacité particulière ex portail toujours ouvert.		Commune	Métro	Metro	Metro
Voirie exclusivement dédiée à des équipements métropolitains	Ex : Voie d'accès à une déchèterie, Voie d'accès à une zone de tri	Privé/public	Metro	Metro	Metro	Metro
Cas 1 : obstacle physique ou réglementaire limitant l'usage						
Cas 2 : Aucun obstacle						

Cas des Cheminements / Parking non directement associé à une voirie (hors trottoirs de bords de chaussée ou bande de circulation séparée)

Nom	Description	Usage	Durant 2015		Après le 1 ^{er} janvier 2016	
			Propriété	Gestion	Propriété	Gestion
Cheminement/ parking sur parcelle privée sans limitation d'usage						
Cas 1 : cheminement/ Parking entretenu par les privés	Ex : parking de supermarché	Public	Privé	Privé	Privé	Privé
Cas 2 : cheminement entretenu par la commune	Ex : Chemin piéton classique	Public	Commune	Metro	Metro	Metro
Cas 3 : cheminement entretenu par la métro	Ex : Chemin piéton classé au plan de classement départemental	Public	Metro	Metro	Metro	Metro
Cheminement/ parking sur parcelle publique sans limitation d'usage						
Cas 1 : propriété communale	Ex : chemin sur parcelle communale ouvert tout le temps Ex : parking de bord de voirie à usage diffus	Public	Commune	Metro	Metro	Metro
Cas 2 : propriété métropolitaine	Ex : parking du golf	Public	Metro	Metro	Metro	Metro
Cheminement / parking traversant du parcellaire public avec limitation d'usage						
Cas 1 : propriété communale	Chemin sur parcelle communale avec limite marqué ex : chemin d'un parc clos, ex : parking fermé de la mairie	Public/privé	Commune	Commune	Commune	Commune
Cas 2 : propriété métropolitaine	Ex : cheminement au sein d'un parc métropolitain bien délimité Ex : parking fermé de la patinoire	Public/privé	Metro	Metro	Metro	Metro

Annexe n°8 : Note précision de la gestion des espaces verts situés dans l'emprise de la voirie ou sur les espaces publics métropolitains



Note interne

Document de travail

Expéditeur	Objet	Destinataires
Jean-François CURCI	Compétence « voirie, mobilité et espaces publics »	GT VOIRIE
s/c	Précision de la gestion des espaces verts situés dans l'emprise de la voirie ou sur les espaces publics métropolitains	Date
		27 janvier 2015

Ont contribué à la rédaction de la note : Stéphane GUSMEROLI, Arnaud SAILLET, Floriane PUCCIARELLI, Laetitia MARTINI

Copies : Barbara MARTIN, Frédéric JACQUART, Pascale COURTOT, Patricia VARNAISON-REVOLLE

Contexte

La délibération du 7 novembre 2014 et son annexe définissait la consistance des compétences transférées à la Métropole au titre des espaces publics, de la voirie et des déplacements.

En matière d'espaces verts, cette annexe précisait notamment :

Eléments de la consistance des voies et des espaces publics transférés à la métropole :

- les accotements et fossés (y compris sous-sol) ;
- les espaces verts d'accompagnement non aménagés, sur emprise de voirie.

Accessoires de voirie, mobiliers et équipements transférés à la métropole :

- les arbres d'alignement dans l'emprise de la voirie ;

Catégories de voies et d'accessoires non transférés à la métropole :

- les bacs à fleurs et tout aménagement d'embellissement et accessoires à vocation esthétique;

Proposition

Les modalités d'entretien des espaces verts transférés à la métropole

Les espaces verts transférés à la métropole relèvent de l'exercice de compétences légales et leur entretien constitue une obligation ainsi qu'une dépense obligatoire pour la métropole¹. A titre d'exemple, les arbres d'alignement de la voirie en sont une dépendance dont le défaut

¹ Voir Note 1SJ14VM018.

d'entretien (élagage) est susceptible d'engager la responsabilité de la métropole dans l'hypothèse d'un accident. L'entretien de ces espaces peut être qualifié soit de compétence (non définie par la loi) soit, et cette voie est à privilégier d'un point de vue juridique, de mission opérationnelle au sens de l'article L.5211-4-2 du CGCT.

Si l'entretien des espaces verts est une compétence, un transfert total ou partiel peut être envisagé selon les modalités prévues respectivement, à l'article L.5211-4-1, I (transfert du service avec la compétence à la métropole) et II du CGCT (les communes conservent leur service et le mettent à disposition de la métropole pour l'exercice de sa compétence). Toutefois, la définition des contours de la compétence apparaît délicate et sa mise en œuvre complexe.

Si l'entretien des espaces verts est une mission opérationnelle « support » permettant l'exercice d'autres compétences (telles que la voirie ou les espaces publics dédiés aux modes de déplacements), la métropole peut créer avec une ou plusieurs de ses communes membres un service commun en vue de mutualiser et, le cas échéant, de développer les moyens existants. Enfin, d'autres outils de mutualisation peuvent être envisagés tels que la mise à disposition de personnel (articles 61 à 63 de la loi n°84-53, du 26/01/1984, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale²).

La réalisation d'opérations d'embellissement par les communes sur le domaine transféré à la métropole

Plusieurs réponses ministérielles³ fournissent une interprétation de la jurisprudence administrative relative à la définition de la compétence en matière de voirie favorable à l'intervention des communes pour réaliser des opérations d'embellissement. En effet, en réponse à la question orale posée le 20/09/2007, le Gouvernement a répondu que « *Les communes qui le souhaitent peuvent procéder à des mesures d'embellissement ou d'ornementation liées à une voirie qui les traverse, **alors même que celle-ci n'est pas de leur compétence**. Le critère est que les accessoires ne soient pas nécessaires pour la voie publique ou la sécurité des usagers. C'est le cas des espaces verts (...). Par conséquent, leur aménagement et leur entretien peuvent être assurés par la commune, même si la voirie est départementale* ».

Il est néanmoins souligné, d'une part, que cette interprétation n'a aucune valeur juridique et, d'autre part, qu'elle soulève la question du fondement de l'intervention des communes sur un domaine qui ne leur appartient pas. En effet, si les communes peuvent intervenir, dans les agglomérations, sur les voies et espaces publics au titre des pouvoirs de police du maire (générale ainsi qu'en matière de circulation), les opérations d'embellissement semblent difficilement pouvoir relever de ces pouvoirs.

Le cas échéant, une convention de superposition d'affectation pourrait être envisagée ou il pourrait être considéré que les communes, comme le public, peuvent user de l'espace public comme elles le souhaitent dès lors que cet usage n'est pas privatif.

Enfin, s'agissant des opérations d'aménagement, les communes pourraient conclure des conventions de groupement de commande avec la métropole, des conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage ou lui verser des fonds de concours correspondant au montant des travaux/fournitures à visée esthétique.

² Voir notes 1SJ14RSC045 et 1SJ14RSC046.

³ Rep. Min., Question orale sans débat n°0041S, JO Sénat du 24/10/2007, p.4010/ Rep. Min., Question écrite n°15089, JO Sénat du 19/04/2007/Rép. Min., Question écrite n°1188, JO Sénat du 22/11/2007.

Proposition :

Il est proposé que la gestion des espaces verts situés dans l'emprise de la voirie ou sur les espaces publics métropolitains en la matière (création, aménagement, entretien) par la métropole porte sur :

Investissements :

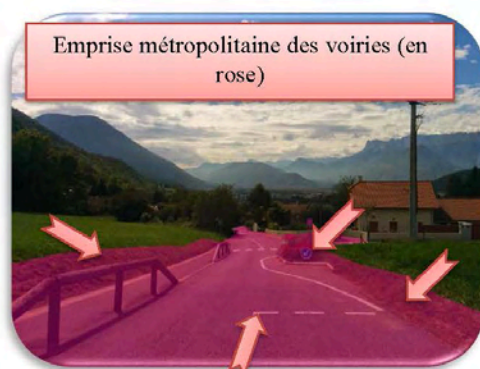
- tous les arbres (au sens botanique du terme) situés sur les voiries et espaces publics métropolitains et les aménagements de leurs pieds (avec un aménagement d'un niveau d'ensemencement simple)
- pour les espaces en terre, sont réalisés par la métropole :
 - tous les aménagements en « dur » nécessaires à leur implantation dans l'espace public
 - la plantation d'un ensemencement de base, permettant de garantir un niveau minimum de finition
- aménagement des talus et accotements

Exploitation :

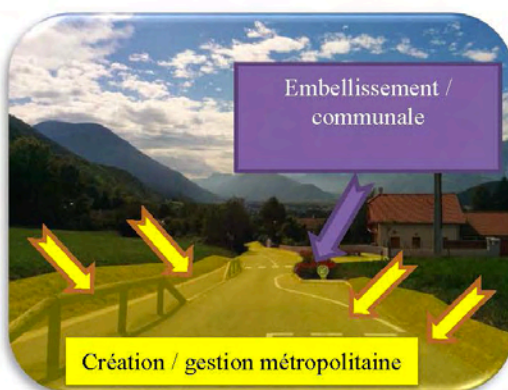
- entretien des arbres (il s'agira de préciser ultérieurement le niveau d'entretien des arbres)
- pour les espaces en terre, tonte régulière du gazon
- l'entretien des talus et accotements, 2 fois par an avec l'éparreuse (ou en cas de besoin pour des raisons de sécurité)
- le désherbage sur l'emprise de la voirie et des espaces publics métropolitains (mais pas le ramassage des feuilles) : il s'agira de préciser ultérieurement les méthodes employées (0 produit phytosanitaire, nombre de passages par an, ...)

Ainsi, toutes les interventions d'embellissement des espaces verts au-delà de ces prestations de base (plantations de fleurs ou arbustes, ...), seraient de la responsabilité technique, administrative et financière des communes.

Illustrations



La voirie, les espaces publics dédiés à la mobilité, les accessoires de voirie (barrière, talus, l'ilot de sécurité...) dont l'emprise s'entend de « façade à façade » en milieu urbain et jusqu'aux accotements et fossés en zone non urbanisée sont mis à disposition de la Métropole en 2015 et transférés à la Métropole en pleine propriété en 2016.



La réfection des voiries (traitement des nids de poule, etc...), la réfection du marquage au sol, la vérification et l'entretien des équipements de sécurité, des panneaux de signalisation d'information routière, l'entretien des fossés, la tonte des talus, le passage du castor ou lamier, le désherbage, la tonte de sécurité sur les talus, la taille de sécurité des arbres d'alignement sont gérés par la métropole.

La gestion de l'embellissement, le balayage des feuilles sont assurés par les communes. Le ramassage des encombrants, des papiers, corbeilles, le passage de la balayeuse et du souffleur, l'effacement de graffitis (ces éléments relèvent de la propreté urbaine, que la métropole n'a pas vocation à assurer) sont assurés par les communes.

Annexe n°9 : Articles L2213-1 à L2213-6-1 du Code Général des Collectivités Territoriales

Section 1 : Police de la circulation et du stationnement

Article L2213-1 [En savoir plus sur cet article...](#)

Modifié par [LOI n°2014-58 du 27 janvier 2014 - art. 62](#)

Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. A l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation.

Les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Par dérogation aux dispositions des deux alinéas précédents et à celles des articles [L. 2213-2](#) et [L. 2213-3](#), des décrets peuvent transférer, dans les attributions du représentant de l'Etat dans le département, la police de la circulation sur certaines sections des routes à grande circulation.

Article L2213-2 [En savoir plus sur cet article...](#)

Modifié par [LOI n°2014-58 du 27 janvier 2014 - art. 51](#)

Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

- 1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;
- 2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;
- 3° Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article [L. 241-3-2](#) du code de l'action sociale et des familles et aux véhicules bénéficiant du label " autopartage " .

Article L2213-3 [En savoir plus sur cet article...](#)

Modifié par [Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 - art. 107](#)

Le maire peut, par arrêté motivé :

- 1° Instituer, à titre permanent ou provisoire, pour les véhicules affectés à un service public et pour les besoins exclusifs de ce service et, dans le cadre de leurs missions, pour les véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, des stationnements réservés sur les voies publiques de l'agglomération ;
- 2° Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation et le stationnement des transports publics de voyageurs et des taxis ainsi que des véhicules de transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, dans le cadre de leurs missions et l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises.

Article L2213-3-1 [En savoir plus sur cet article...](#)

Modifié par [LOI n°2010-1563 du 16 décembre 2010 - art. 17](#)

Lorsqu'une commune est membre d'une métropole, d'une communauté urbaine ou d'une communauté d'agglomération compétente en matière de voirie dont le territoire est couvert par un plan de déplacements urbains, ou d'une communauté de communes compétente en matière de voirie dont le territoire est couvert par un plan de déplacements urbains, le stationnement des véhicules à moteur est soit interdit, soit réservé à des catégories particulières de véhicules, ou limité dans le temps, ou soumis à paiement, sur les voies publiques supportant la circulation de véhicules assurant un service régulier de transport public et sur les trottoirs adjacents à ces voies lorsque ces mesures sont nécessaires pour faciliter la circulation de ces véhicules ou l'accès des usagers au service.

Article L2213-4 [En savoir plus sur cet article...](#)

Modifié par [Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 - art. 42](#)

Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

Article L2213-5 [En savoir plus sur cet article...](#)

Créé par [Loi 96-142 1996-02-21 jorf 24 février 1996](#)

Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies aux véhicules de transport de matières dangereuses visées par la directive 82/501 du Conseil du 24 juin 1982 concernant les risques d'accidents majeurs de certaines activités industrielles et de nature à compromettre la sécurité publique.

Article L2213-6 [En savoir plus sur cet article...](#)

Modifié par [Loi 2006-1772 2006-12-30 art. 72 1° JORF 31 décembre 2006](#)

Le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation et la liberté du commerce.

Article L2213-6-1 [En savoir plus sur cet article...](#)

Créé par [LOI n°2009-526 du 12 mai 2009 - art. 101](#)

Le maire peut, dans la limite de deux fois par an, soumettre au paiement d'un droit l'accès des personnes à certaines voies ou à certaines portions de voies ou à certains secteurs de la commune à l'occasion de manifestations culturelles organisées sur la voie publique, sous réserve de la desserte des immeubles riverains.

Annexe n°10 : Articles L116-1 à L116-8 du Code de la Voirie Routière

Chapitre VI : Police de la conservation.

Article L116-1 [En savoir plus sur cet article...](#)

Créé par [Loi 89-413 1989-06-22 jorf 24 juin 1989](#)

La répression des infractions à la police de la conservation du domaine public routier est poursuivie devant la juridiction judiciaire sous réserve des questions préjudicielles relevant de la compétence de la juridiction administrative.

Article L116-2 [En savoir plus sur cet article...](#)

Sans préjudice de la compétence reconnue à cet effet à d'autres fonctionnaires et agents par les lois et règlements en vigueur, peuvent constater les infractions à la police de la conservation du domaine public routier et établir les procès-verbaux concernant ces infractions :

1° Sur les voies de toutes catégories, les agents de police municipale, les gardes champêtres des communes et les gardes particuliers assermentés ;

2° Sur les voies publiques ressortissant à leurs attributions :

a) Les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, assermentés ;

b) Les techniciens des travaux publics de l'Etat, les conducteurs de travaux publics de l'Etat et les agents des travaux publics de l'Etat, quand ils sont commissionnés et assermentés à cet effet ;

3° Sur les voies départementales, les agents du département commissionnés et assermentés à cet effet ;

4° En Corse, sur les voies de la collectivité territoriale, les agents de la collectivité commissionnés et assermentés à cet effet ;

5° Dans les départements d'outre-mer, sur les voies régionales, les agents de la région commissionnés et assermentés à cet effet.

Les procès-verbaux dressés en matière de voirie font foi jusqu'à preuve contraire.

Article L116-3 [En savoir plus sur cet article...](#)

Les procès-verbaux des infractions à la police de la conservation du domaine public routier sont transmis au procureur de la République et, suivant l'appartenance de la voie au domaine public routier de l'Etat ou d'une collectivité territoriale, soit au représentant de l'Etat dans le département, soit au président du conseil général ou au maire.

Article L116-4 [En savoir plus sur cet article...](#)

Créé par [Loi 89-413 1989-06-22 jorf 24 juin 1989](#)

Les infractions à la police de la conservation du domaine public routier peuvent être poursuivies à la requête du directeur départemental de l'équipement ou du chef du service technique intéressé. Ceux-ci peuvent faire citer les prévenus et les personnes civilement responsables par des agents de l'administration.

Article L116-5 [En savoir plus sur cet article...](#)

Créé par [Loi 89-413 1989-06-22 jorf 24 juin 1989](#)

Lorsque les infractions concernent la voirie nationale, les fonctions de ministère public près le tribunal de police peuvent être remplies par le directeur départemental de l'équipement ou par l'agent désigné par lui pour le suppléer ; devant le tribunal correctionnel et la cour d'appel, le directeur départemental de l'équipement ou son délégué peut exposer l'affaire ou être entendu à l'appui de ses conclusions.

Article L116-6 [En savoir plus sur cet article...](#)

Créé par [Loi 89-413 1989-06-22 jorf 24 juin 1989](#)

L'action en réparation de l'atteinte portée au domaine public routier, notamment celle tendant à l'enlèvement des ouvrages faits, est imprescriptible.

Les personnes condamnées supportent les frais et dépens de l'instance, ainsi que les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre.

Article L116-7 [En savoir plus sur cet article...](#)

Créé par [Loi 89-413 1989-06-22 jorf 24 juin 1989](#)

La juridiction saisie d'une infraction à la police de la conservation du domaine public routier peut ordonner l'arrêt immédiat des travaux dont la poursuite serait de nature à porter atteinte à l'intégrité de la voie publique ou de ses dépendances ou à aggraver l'atteinte déjà portée.

La décision est exécutoire sur minute nonobstant opposition ou appel. L'administration prend toutes mesures nécessaires pour en assurer l'application immédiate.

Article L116-8 [En savoir plus sur cet article...](#)

Créé par [Loi 89-413 1989-06-22 jorf 24 juin 1989](#)

En matière d'infractions relatives à la police de la conservation du domaine public routier national, le ministre chargé de la voirie routière peut transiger avec les justiciables tant qu'un jugement définitif n'est pas intervenu.

Annexe n°11 : Courrier du 7 octobre 2014

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

012395



GRENOBLE - ALPES

MÉTROPOLE

Direction générale déléguée
à la Mobilité et aux Transports
Direction études et développement

Mailing 49 mairies
pages suivantes

Grenoble, le 07 OCT. 2014

Dossier suivi par : Arnaud SAILLET
04 76 59 57 36

Nos réf. : DGD MT_LT14_381

Objet : Diagnostic des chaussées du futur réseau de voirie métropolitain

Monsieur le Maire,

Comme vous le savez, la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole sera transformée, par décret, au 1er janvier 2015, en Métropole, avec notamment le transfert de la compétence « voirie ».

Dans le cadre des travaux du groupe technique « espaces publics, voirie et déplacements » et sur les bases des premières orientations politiques, il est apparu nécessaire de procéder à un diagnostic des voiries sur le territoire de la future Métropole.

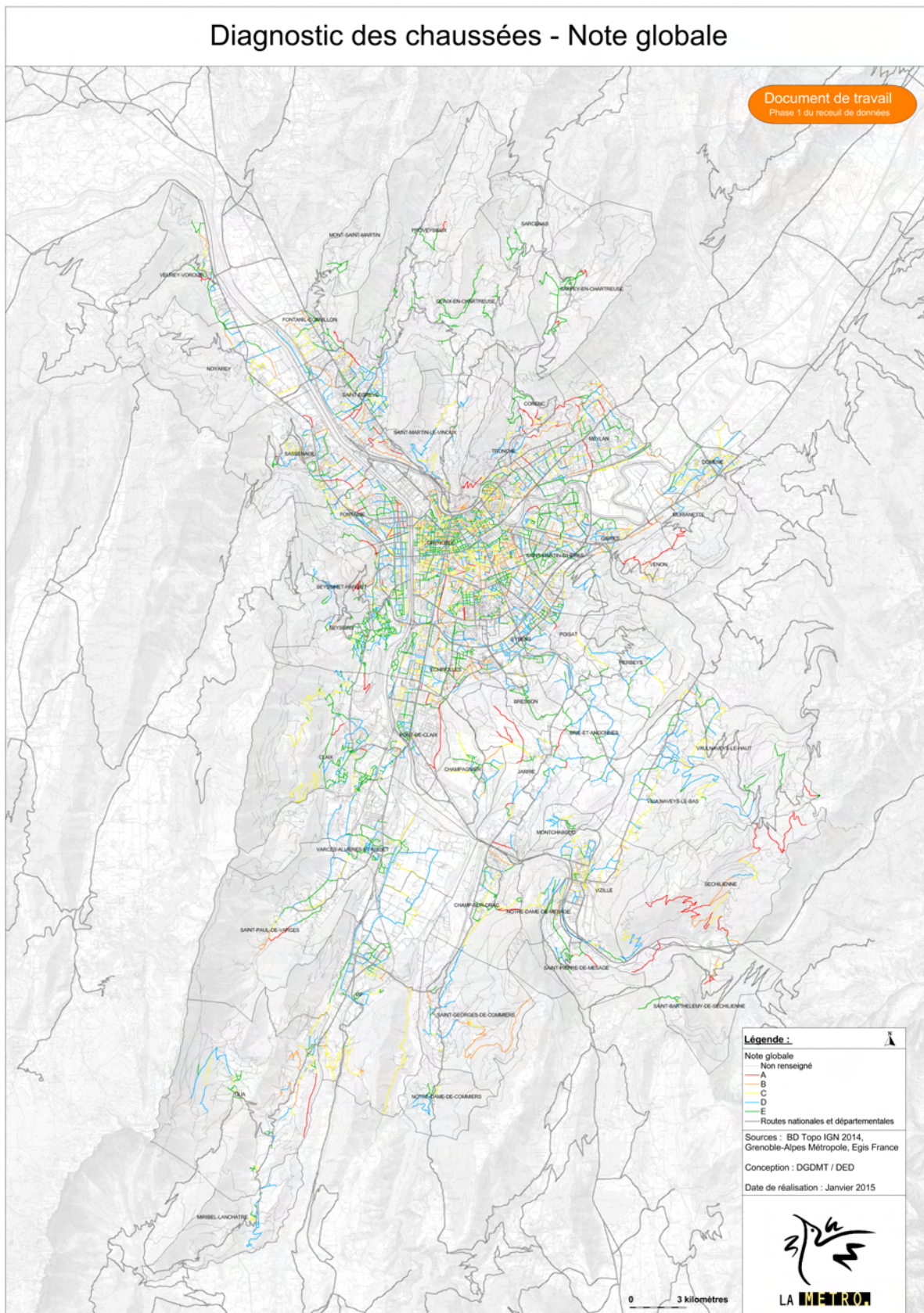
Pour cela, un important dispositif de recensement et de qualification des voiries est organisé cet automne 2014, confié à la société EGIS France. Ce travail nécessite notamment le déploiement sur le terrain de personnes chargées de recenser l'état des voiries (couche de roulement et structure de la chaussée).

Je vous remercie d'avance pour votre collaboration en vue de la bonne réalisation de ce relevé terrain. Les services de la Metro se tiennent à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président
Christophe FERRARI

Annexe n°12 : Diagnostic des chaussées – Note globale



Annexe n°13 : Courrier du 12 août 2014



010447

Mailings
49 Aires
au DS
2

Dossier suivi par : Arnaud SAILLET
04 76 59 57 36

Grenoble, le 12 AOUT 2014

Nos réf. : DGDMT_LT14_299

Objet : mission Métropole – identification du réseau de voirie métropolitain.

Monsieur le Maire,

La Communauté d'Agglomération Grenoble - Alpes Métropole sera transformée par décret, au 1^{er} janvier 2015, en métropole conformément à l'article 43 de la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014. Afin de réfléchir aux multiples implications de cette évolution institutionnelle structurante pour nos collectivités, des groupes de travail thématiques ont été mis en place, réunissant les services des 49 communes et de la Métro. Comme vous le savez, un groupe de travail « espaces publics, voirie et déplacements » a été constitué, animé au niveau technique par Amar BENSALOUJJI, Directeur Général des Services de la commune de Saint-Martin d'Hères, et piloté politiquement par les Vice-Présidents Yann MONGABURU et Luc PUISSAT.

Dans le cadre des travaux de ce groupe, plusieurs hypothèses ont été étudiées. Quel que soit le scénario retenu, il s'avère nécessaire de procéder à un recensement exhaustif des voiries du territoire de la future métropole.

Je vous propose ainsi que ce recensement soit réalisé avec vos équipes en valorisant les réponses aux questionnaires « voirie » qui vous ont été adressés. Des séances de travail avec plusieurs communes ont d'ores et déjà été menées pour valider la méthode de travail. Il s'agit, en l'espèce et avec l'appui indispensable de vos services :

- d'identifier les infrastructures, espaces de voiries, parcs de stationnement sur voirie et en ouvrage, ouvrages et places publiques en intégrant les informations sur la domanialité public/privé, la typologie des voies, etc ;
- de délimiter les emprises de chaque voie transférée et leur mode d'exploitation.

Ce travail permettra de révéler et de prendre en compte les spécificités de vos situations à traiter à l'occasion du transfert des voiries (fossés, régularisation des limites public / privé, chemins ruraux ou forestiers transférés, ...). Ces données doivent nous être retournées par voie de formulaire (http://sig.lametro.fr/carte_voirie_parcelles/flash/) avant le 30 septembre prochain. Elles seront exploitées sur la base d'un référentiel cartographique développé au sein d'un Système d'Information Géographique partagé.

.../...

Annexe n°14 : Cerfa DT-DICT



Déclaration de projet de Travaux Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux

*Au titre du chapitre IV du titre V du livre V (partie réglementaire) du Code de l'environnement
et de la section 12 du chapitre IV du titre III du livre V de la 4ème partie (partie réglementaire) du Code du travail*
(Annexe 1-1 de l'arrêté du 15 février 2012 modifié - NOR : DEVP1116359A)



Délai de réponse

Le destinataire est tenu de répondre à toute déclaration, même s'il n'est pas concerné, sous 9 jours pour les DT et sous 7 jours pour les DICT, hors jours fériés, après la date de réception de la déclaration dûment remplie. Lorsque la déclaration est reçue sous forme non dématérialisée, le délai de réponse est porté à 15 jours pour la DT et à 9 jours pour la DICT, hors jours fériés. Pour la DT, il est aussi prolongé de 15 jours si l'exploitant profite d'un rendez-vous sur site avec vous pour effectuer des mesures précises de localisation.

Exploitant : _____

Destinataire : _____
Complément d'adresse : _____
Numéro / Voie : _____
Lieu-dit / BP : _____
Code Postal / Commune : _____
Pays : _____

DT (Déclaration de projet de travaux)

N° consultation du téléservice : _____
N° affaire du responsable du projet : _____
Date de la déclaration : ____ / ____ / ____
 Responsable du projet, personne morale Responsable du projet, personne physique Déclaration conjointe DT/DICT

DICT (Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux)

N° consultation du téléservice : _____
N° affaire de l'exécutant des travaux : _____
Date de la déclaration : ____ / ____ / ____
Nature de la déclaration (voir les codes au verso) : _____

Responsable du projet (1) : Champs facultatifs

Dénomination : _____
Pays : _____ N° SIRET : _____
Représentant du responsable du projet
Dénomination : _____
Complément / Service : _____
N° : _____ Voie : _____
Lieu-dit / BP : _____
Code postal : _____ Commune : _____
Personne à contacter : _____
Tél. : _____ Fax(1) : _____
Courriel(1) : _____

Exécutants des travaux (1) : Champs facultatifs

Dénomination : _____
Complément / Service : _____
N° : _____ Voie : _____
Lieu-dit / BP : _____
Code postal : _____ Commune : _____
Pays : _____ N° SIRET : _____
Personne à contacter : _____
Tél. : _____ Fax(1) : _____
Courriel(1) : _____

Emplacement du projet

Adresse(2) : _____
CP : _____ Commune principale : _____
Nb de communes : _____ (2) : facultatif si emprise dessinée sur le téléservice

Emplacement des travaux (si différent du projet de travaux)

Adresse(2) : _____
CP : _____ Commune principale : _____
Nb de communes : _____ (2) : facultatif si emprise dessinée sur le téléservice

Souhaits pour le récépissé

Souhaite recevoir le récépissé (cas de la DT-DICT conjointe)
Mode de réception du récépissé souhaité : Par voie électronique
Si mode de réception par voie électronique, précisez :
Capacité d'impression des plans : Taille : A4 Couleur :
Souhait de plans vectoriels : au format : _____

Souhaits pour le récépissé

Mode de réception du récépissé souhaité : Par voie électronique
Si mode de réception par voie électronique, précisez :
Capacité d'impression des plans : Taille : A4 Couleur :
Souhait de plans vectoriels : au format : _____

Projet et son calendrier (3) : voir les codes au verso

Nature des travaux(3) : _____
Décrivez le projet : _____
Emploi de techniques sans tranchées : Oui Non
Distance minimale entre les travaux et la ligne électrique : ____ , ____ m
 Cochez si vous souhaitez les plans des réseaux électriques aériens.
Date prévue pour le commencement des travaux : ____ / ____ / ____ Durée du chantier : _____ jour(s)

Travaux et leur calendrier (3) : voir les codes au verso

Nature des travaux(3) : _____
Décrivez les travaux : _____
Techniques utilisées(3) : _____
 Autre, précisez la technique : _____
Précisez, le cas échéant, la profondeur max d'excavation : _____ cm
 Cochez en cas de modification du profil du terrain en fin de travaux
Résultats des investigations complémentaires communiqués par le responsable du projet : Oui Non
Distance minimale entre les travaux et la ligne électrique : ____ , ____ m
 Cochez si vous souhaitez les plans des réseaux électriques aériens.
Date prévue pour le commencement des travaux : ____ / ____ / ____
Durée du chantier : _____ jour(s)

Investigations complémentaires par le responsable du projet (à remplir après réception du récépissé de DT)

Réalisation d'investigations complémentaires : Oui Non
Motif de réalisation ou non d'investigations complémentaires avant travaux (voir au verso) : _____
Date des investigations complémentaires : ____ / ____ / ____
 Investigations susceptibles de nécessiter une DICT
 Envoi des résultats aux exploitants d'ouvrages et aux entreprises

Signature du responsable du projet ou de son représentant

Nom du signataire : _____
Signature : _____
Nombre de pièces jointes, y compris les plans : _____

Signature de l'exécutant des travaux ou de son représentant

Nom du signataire : _____
Signature : _____
Nombre de pièces jointes, y compris les plans : _____

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, garantit un droit d'accès et de rectification des données auprès des organismes destinataires du formulaire.

Rubrique « Destinataire »

La consultation du téléservice "www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr" ou d'un prestataire de service conventionné par l'Ineris, obligatoire avant toute DT et DICT, permet d'obtenir la liste de tous les "destinataires" auxquels la déclaration doit être adressée, ainsi que leurs coordonnées. Toutefois, l'envoi de la DICT n'est pas obligatoire auprès des "destinataires" exploitants ayant indiqué dans leur réponse à une DT de moins de 3 mois ne pas être concernés et n'ayant envoyé aucun rectificatif dans ce délai.

Rubrique « Nature de la déclaration »

La liste ci-dessous permet de préciser la nature de la déclaration dans le cadre prévu à cet effet. Le report du code dans la rubrique suffit.

Liste des déclarations	Code
Déclaration initiale	INITIAL
Déclaration liée à une investigation complémentaire	INVEST
Déclaration renouvelée suite à travaux non entrepris dans un délais de 3 mois	3MR
Déclaration renouvelée suite à interruption de travaux supérieure à 3 mois	INTERUP
Déclaration renouvelée si la durée des travaux est supérieure à 6 mois	6MR

Rubrique « Souhaits pour le récépissé »

Les récépissés numériques sont fournis dans les formats pdf et xml.

Les listes ci-dessous permettent de préciser les souhaits concernant le récépissé et les plans dans les cadres prévus à cet effet.

Mode de réception du récépissé	Capacité d'impression des plans	NB : Les plans numériques sont fournis dans les formats pdf ou jpg ou tiff. Vous pouvez néanmoins demander à l'exploitant de vous fournir des plans numériques vectoriels, sans garantie de réponse.	Format des plans vectoriels
Par courrier	A4 A3 A2 A1 A0		DXF
Par fax			SHAPE
Par voie électronique			MIF/MID

Rubrique « Nature des travaux » et « Techniques utilisées »

Les liste ci-dessous permettent de préciser la nature des travaux envisagés et les techniques de travaux utilisées dans les cadres prévus à cet effet. Le report du ou des code(s) dans les rubriques suffit.

Liste des travaux	Code	Liste des techniques de travaux souterrains sans tranchée	Code	Liste des autres techniques	Code
Construction	CNS	Battage de tube ouvert	BTO	Brise-roche	BRO
Construction spéciale (ERP, IGH, ICPE)	CSP	Découpe de branchement	DBR	Echafaudage	ECH
Curage de fossés/de berges	CUR	Extraction de tubes par traction	TRA	Engin élévateur	ELE
Décapage, profilage de chaussées	DEC	Fonçage de tubes	TUB	Engin vibrant	VIB
Démolition	DEM	Fonçage statique de barres pilotes	STA	Explosif	EXP
Drainage, sous-solage	DRA	Forage à la tarière	TAR	Grue	GRU
Élagage avec branche au delà des distances de sécurité du code du travail *	ELG*	Forage dirigé	FOD	Manuel ou manutention d'objets ou de matériel	MAN
Élagage avec branche en deçà des distances de sécurité du code du travail *	EBL*	Fusée ou ogive	FUS	Pelles mécaniques et mini-pelles	PEL
Élagage d'arbre enchevêtré dans réseau isolé *	ERE*	Mange-tube par battage	MTB	Raboteuse, trancheuse, recycleuse stabilisatrice	RTR
Emploi de source de chaleur	ESC	Microtunnelier	TUN	Technique douce (camion aspirateur...)	TED
Forage horizontal ou oblique	FOH	Tubage par éclatement	ECL	Autres engins de chantier	ENG
Forage vertical / Carottage	FOV				
Pose ou réparation de réseaux de chaleur	CHA				
Pose ou réparation de réseaux souterrains (hors réseaux de chaleur)	SOU				
Remblaiement	RBL				
Terrassement, fouille, excavation	TER				
Travaux en fouille déjà ouverte *	OUV*				
Travaux sans terrassement ni fouille ni enfoncement *	SFP*				
Autres	OTR				

*Concernent des travaux strictement aériens

Rubrique « Investigations complémentaires »

La liste ci-dessous permet de préciser la raison de la demande ou de l'absence de demande d'investigations complémentaires dans le cadre prévu à cet effet. Le report du code dans la rubrique suffit.

Investigations avant travaux obligatoires	Code	Investigations avant travaux NON obligatoires	Code
Cartographie de classe B	CARTOB	Cartographie de classe A	CARTOA
Cartographie de classe C	CARTOC	Dispense d'investigations et clause dans le marché	DISPEN
Absence de cartographie	ACARTO	Investigations complémentaires malgré dispense	INVEMD