



Courrier arrivé
Greffe CRC Hauts-de-France
N° 1049 du 23-12-2020

Monsieur Frédéric ADVIELLE
Président de la Chambre régionale
des comptes Hauts-de-France
Hôtel Dubois de Fosseux
14 rue du Marché au Filé
62012 ARRAS cedex

Amiens, le **22 DEC 2020**

Affaire suivie par : Dominique FIATTE –Directeur Général des Services
Objet : Réponse au Rapport d'Observations Définitives relatives au contrôle des comptes des exercices 2014 et suivants pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier non concédé
Réf : ROD 2020-0146

Monsieur le Président,

La Chambre régionale des comptes a conduit un contrôle des comptes et de la gestion de la communauté d'agglomération spécifiquement sur l'entretien et l'exploitation du réseau routier non concédé assurés dans le cadre de l'exercice de la compétence « création, aménagement et entretien des voiries communautaires » pour les exercices 2014 et suivants et a ainsi transmis son rapport d'observations provisoires réceptionné par nos services le 14 août 2020.

Conformément aux dispositions de l'article L. 243-5 du code des juridictions financières, je vous prie de bien vouloir prendre en considération la présente réponse aux 2 rappels au droit et 5 recommandations contenues dans le rapport provisoire.

Rappel aux droit (régularité) :

Rappel au droit unique : formaliser les transferts de voies avec les communes membres, conformément aux articles L.1321-1 et L.5211-5 du Code Général des Collectivités Territoriales

L'objectif de meilleure formalisation et traçabilité des transferts de voies avec les communes membres est partagé.

Les démarches de fiabilisation des comptes, de préparation au passage à l'instruction budgétaire et comptable M57 et l'éventualité de la certification des comptes des collectivités rend d'autant plus nécessaire cette démarche.

L'absence de procès-verbaux de remise de bien signés conjointement par le remettant et le bénéficiaire complexifie la transcription matérielle et comptable de ces transferts.

S'agissant des modalités dans lesquelles les transferts de compétences sont intervenus, le rapport provisoire indique au chapitre 2.3 (44) que « le transfert gratuit (du bien) entraîne la subrogation du propriétaire par le bénéficiaire dans l'ensemble des droits et obligations résultant de la détention. Ainsi les emprunts affectés à la réalisation de l'équipement ou au bénéfice du service transféré doivent être pris en charge par l'agglomération. »

Une précision doit être apportée sur ce dernier point : les travaux menés par la Commission locale d'Evaluation des Charges Transférées (CLECT) pour déterminer le montant des transferts de charge consécutif à la prise en charge des compétences ont acté la prise en compte des seules dépenses de fonctionnement générées par ces équipements en excluant tout transfert d'emprunt.

Le montant de l'attribution de compensation, comme l'a prévu la loi du 13 août 2004, résultant du montant déterminé des transferts de charge, a été librement fixé par le Conseil d'Amiens Métropole statuant à l'unanimité.

La Communauté d'agglomération prend acte de ce rappel au droit tout en insistant sur les difficultés rencontrées par l'ensemble des acteurs pour assurer le suivi comptable et patrimonial des différents réseaux (voirie, eau, assainissement,...).

Recommandations (performance) :

Recommandation n°1 : approuver un règlement de voirie communautaire

La Chambre souligne avec justesse l'ancienneté des documents utilisés par les services (documents du 4 décembre 1972 et du 14 mars 1991, approuvés pour la gestion des espaces publics de la Ville d'Amiens).

Des travaux d'actualisation ont été engagés avec l'élaboration en 2016 d'un projet de règlement de voirie, dont les objectifs reposaient sur la pérennisation du patrimoine routier et la coordination générale. Les principes de prescriptions ont été revus y compris pour le patrimoine espaces verts, les contraintes de prise en charge (réfection temporaire et définitive avec répartition financières) ont été définies en fonction de l'usage et de l'état des voies, le formalisme administratif a été encadré tant au niveau organisationnel que fonctionnel.

Une démarche de concertation a été lancée avec la création d'une commission consultative et une présentation du projet le 21 janvier 2017. A l'issue de celle-ci, une proposition de projet a été soumise aux différents permissionnaires et concessionnaires de réseaux le 16 mars 2017.

Cette démarche n'a cependant pu être menée à terme au regard des retours de cette concertation, en particulier des réserves fortes des concessionnaires de réseaux de distribution de gaz et d'électricité.

Des négociations vont reprendre prochainement avec l'ensemble des partenaires pour trouver des solutions aux points d'achoppement identifiés et permettre d'aboutir à la validation de documents actualisés.

Recommandation n°2 : définir une hiérarchisation des voies en adoptant un guide de dimensionnement des voiries neuves et réhabilitées.

Des cartes de trafic routier ont été établies jusqu'à présent pour caractériser le réseau principal et le réseau secondaire. Le processus de hiérarchisation des voiries va quant à lui permettre d'intégrer et de croiser un certain nombre d'indicateurs autres que ceux purement fonctionnels comme les données socio-économiques et de développement territorial.

Le projet de hiérarchisation va prendre en considération les informations suivantes :

- Caractérisation fonctionnelle selon le trafic : voies primaire (structurante), secondaire (distribution), tertiaire (desserte de quartier) ;
- Largeur et nombre de files des voies ;
- Sens de circulation ;
- Caractérisation du stationnement par sa localisation (chaussée, trottoir ...) et son intensité ;
- Typologie des voies selon leur fonction routière (voies rapides urbaines, boulevards, avenues, rues...) ;
- Nature du bâti riverain (en retrait, en alignement, hauteur, ...) ;
- Caractérisation selon les pratiques sociales et économiques (vie locale, lieux touristiques, activités commerciales...) ;
- Nature des véhicules utilisant les voies (Transports exceptionnels, engins agricoles, cycles ...)

Une campagne de comptages à l'échelle du territoire va être lancée prochainement sur l'ensemble des infrastructures routières afin de mettre à jour et parfaire notre connaissance sur les flux actuels et leur prévision à moyen terme. Ainsi ces données « trafic » pourront être intégrés à terme dans les processus d'évaluation du dimensionnement de chaussée du réseau métropolitain (base du guide de dimensionnement) via la méthodologie utilisée par Amiens Métropole pour l'aménagement ou la modernisation de ses chaussées.

Elle repose sur la méthode française de dimensionnement des chaussées. Cette démarche rationnelle est explicitée dans le guide technique « conception et dimensionnement des structures de chaussée » produit en 1994 par le ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme en collaboration avec le Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements (SETRA) et le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC).

Cette méthode de dimensionnement s'applique, de par ses fondements, aux différentes catégories de routes, depuis les chaussées à faible trafic jusqu'aux structures autoroutières.

Ce guide explicite les étapes de la démarche du dimensionnement conduisant à la détermination des épaisseurs des différentes couches de la structure de chaussée pour la stratégie d'investissement et d'entretien retenue, et en fonction des objectifs de service, du trafic, et des conditions d'environnement.

Il revient cependant à chaque maître d'ouvrage de fixer ses objectifs de service, lesquels seront traduits entre autres par des choix de durée de vie.

Dans ce cadre et afin de dimensionner les voiries neuves ou réhabilitées, Amiens Métropole s'appuie sur un marché « études et contrôles extérieurs pour des infrastructures » qui prévoit le calcul d'une structure de chaussée pour un type de sol.

La démarche comprend :

- La justification des hypothèses prises sur la plateforme support de chaussée ;
- Des propositions de structures de chaussée, y compris des variantes, indiquant les matériaux et les épaisseurs des différentes couches ;
- La vérification au gel / dégel avec le détail des calculs et les hypothèses prises sur les valeurs intrinsèques des matériaux ;
- Les hypothèses de dimensionnement liées à la durée de vie de la chaussée et au trafic fournis par le maître d'ouvrage ;
- Un rapport d'étude complet contenant les résultats des essais sur l'analyse des sols et la ou les propositions de dimensionnement de la chaussée.

Recommandation n° 3 : actualiser les conventions de gestion des ouvrages d'art cogérés avec d'autres gestionnaires d'infrastructures.

Comme indiqué dans nos précédents échanges, il existe sur le territoire d'Amiens Métropole, 54 ouvrages d'art dont la gestion est répartie entre la DIR Nord, la SANEF, le Conseil Départemental de la Somme et la SNCF. 19 concernent notamment des ouvrages de rétablissement sur lesquels la collectivité a émis des observations dans le cadre de l'enquête menée par le Ministère de la transition écologique et solidaire en décembre 2019.

Amiens Métropole a déjà pris contact avec la SNCF afin de reprendre ces échanges et mener à bien la mise à jour ou l'actualisation de ces dossiers. Cette démarche sera étendue à l'ensemble des autres gestionnaires identifiés précédemment.

Recommandation n° 4 : élaborer un programme pluriannuel d'inspection et de réhabilitation des ouvrages d'art.

Amiens Métropole et la Ville d'Amiens disposent d'une stratégie commune pour la surveillance des ouvrages d'art. Elle est réalisée sur la base de l'Instruction Technique pour la Surveillance et l'Entretien des Ouvrages d'Art de 2010 (ITSEOA) et s'articule à 3 niveaux :

- Une surveillance continue ;
- Des visites annuelles ;
- Des inspections détaillées périodiques.

Une méthode de classification a été élaborée et permet de définir en fonction de l'importance de la voie et des travaux à réaliser évalués lors des inspections annuelles, un degré d'urgence d'intervention.

Les indicateurs sont définis comme suit :

- Importance de la voie :
 - 0 : Non concerné
 - 1 : Passerelle piétonne
 - 2 : < 100 véhicules par jour
 - 3 : < 2000 véhicules par jour
 - 4 : Axe principal
- Importance des travaux à réaliser :
 - 0 : Pas de travaux à prévoir
 - 1 : Petite réparation esthétique
 - 2 : Travaux non structurels non urgents
 - 3 : Travaux non structurels urgents
 - 4 : Travaux structurels

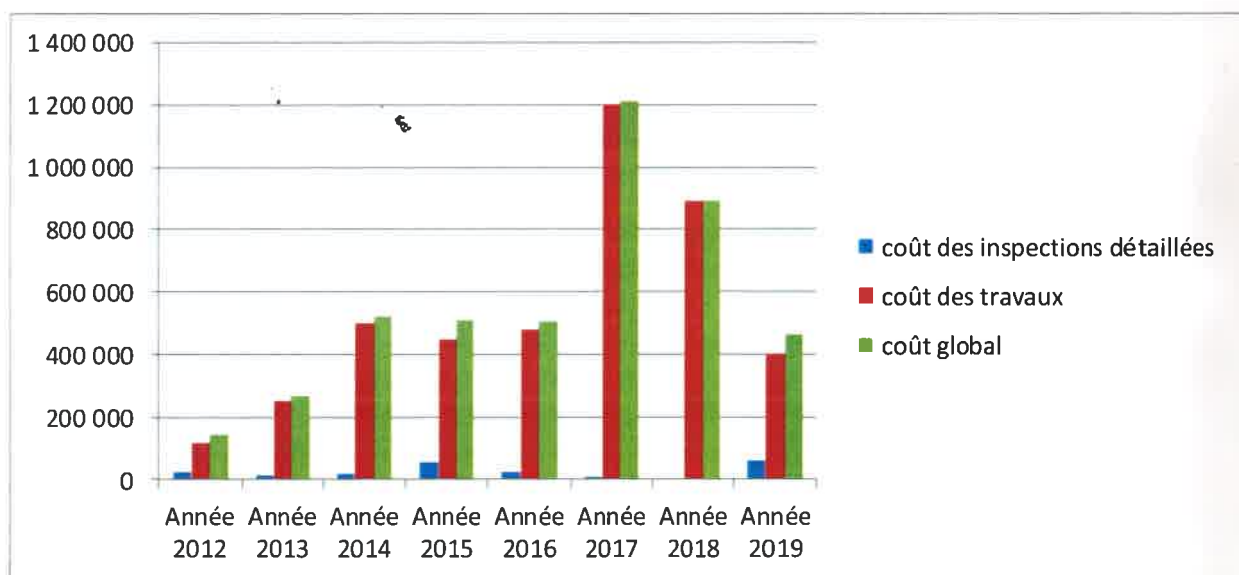
De ces 2 indices en découle un indice d'urgence des travaux à réaliser selon la formule ci-dessous :

$$\text{Ind. Urgence} = (0,30 \times \text{Importance de la voie}) + (0,70 \times \text{importance des travaux})$$

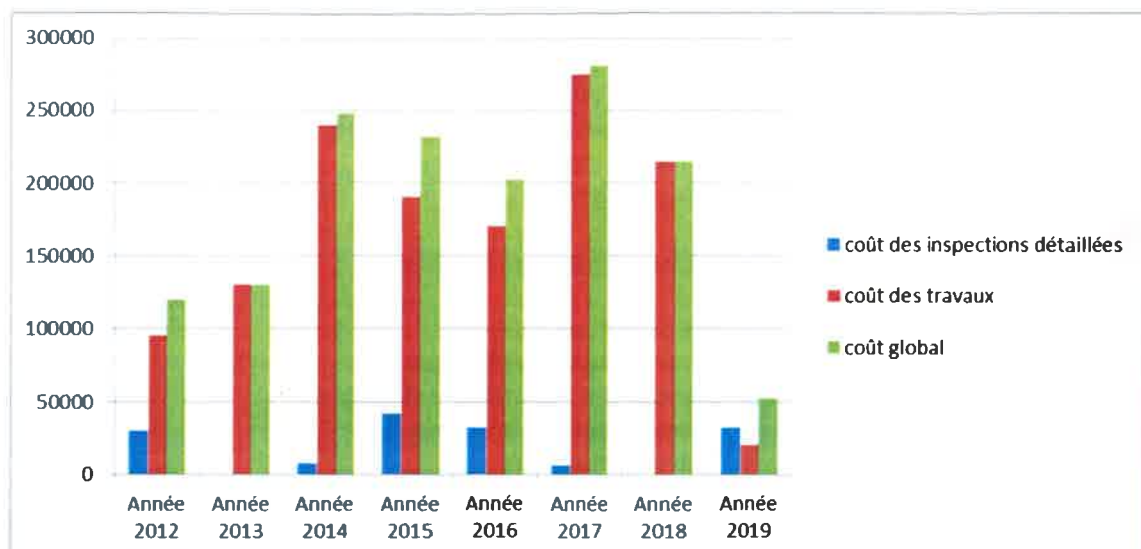
Progressivement les inspections détaillées sont venues affiner la nature et l'importance des désordres mais également ajuster les budgets nécessaires aux travaux à réaliser sur les ouvrages.

De programmes de travaux ont déjà été lancés sur la base de ce travail de priorisation et de classification :

Amiens Métropole



Ville d'Amiens



A noter que la quasi-totalité du parc des ponts a fait l'objet à ce jour d'une inspection détaillée.

Cette stratégie s'inscrit dans la durée avec des objectifs de réalisation avec une fréquence fixe de l'ordre de 5 ans.

Ainsi pour les prochaines autorisations de programme, des crédits sont déjà identifiés à hauteur de 60 000€/an pour la métropole et 40 000€/an pour la ville d'Amiens auxquels vont devoir s'ajouter de nouveaux besoins relatifs aux inspections des murs de soutènement sur lesquels ces prestations n'ont pas encore été lancées.

Ainsi ce travail d'investigations préalables vise à promouvoir la construction des programmes pluriannuels de travaux à venir.

Recommandation n° 5 : mettre en place les outils de suivi des autorisations de programme et des programmes pluriannuels d'investissement.

La Communauté d'agglomération Amiens Métropole a mis en place, dans le cadre des dispositions de l'instruction budgétaire et comptable M14, une Programmation Pluriannuelle des Investissements (PPI) permettant de dépasser les contraintes de la stricte annualité budgétaire et de définir les priorités d'investissement sur la totalité du mandat.

S'agissant des opérations d'aménagement d'espaces publics, elle est basée sur des autorisations de programme peu nombreuses et de montants importants. L'objectif affiché était de pouvoir plus facilement adapter la programmation dans un domaine où les calendriers et les contraintes peuvent assez largement varier notamment par rapport à des problématiques de coordination de réseaux voir d'impératifs financiers (ressources propres des communes pour assumer ces financements).

Des tableaux de programmation sont validés de manière annuelle et des ajustements peuvent être présentés en bureau métropolitain.

Les travaux de construction de la prochaine PPI actuellement en cours vont intégrer cette recommandation afin de pouvoir mieux assurer la conformité et l'information de l'Assemblée délibérante quant à l'utilisation des autorisations de programmes et des crédits de paiement.

Vous souhaitant bonne réception de ces éléments, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués et meilleurs.

Le Président d'Amiens Métropole



Alain GEST