

SEANCE
DU 13 JANVIER 2026

CONSEIL MUNICIPAL

Conseillers en exercice	22
Quorum	12
Présent(s)	16
Absent(s)	6
Votant(s)	17
dont pouvoir(s)	1

L'an
le
à
deux mille vingt-six,
13 du mois de janvier,
20 heures 00,

le conseil municipal de la commune de Val du Layon s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances (salle du Lattay - Saint Lambert du Lattay – 49 750 Val du Layon), en session **ordinaire**,

sur **convocation** en date du
sous la **Présidence** de

7 janvier 2026

Sandrine **BELLEUT**, Maire

Etaient présents (avec pouvoir - P)

Secrétaire de séance : **KASZYNSKI** Jean-Luc

Mmes	AUDIAU Fabienne BERNARD Marie-Dominique PASQUIER Fabienne	BAQUE Sylvie CADY Sylvie ROUSSEAU Sophie	BELLEUT Sandrine (Maire) OGER Céline
MM	BOISSEL Yann KASZYNSKI Jean-Luc PEZOT Rémi	DAVY Gilles LANNUZEL Franck THIBAUDEAU Yann	DERVIEUX Jean-Jacques NOBLET Jean-Pierre (P)

Etaient excusés (avec pouvoir)

Mmes	ACHARD Marina	MARRIE Marie
MM	COURANT Kôichi PATARIN Frédéric	MENARD Jean-Raymond (Pouvoir à J.-P. NOBLET) VERDIER Sébastien

TRANSPORT

DCM 006/2026

VOIRIE – CHARTRE ET REGLEMENT

La communauté de communes Loire Layon Aubance (CCLLA) dispose de la compétence « *Création, aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire* » depuis le 1^{er} janvier 2019. De fait, cette prise de compétence a entraîné la mise à disposition de l'ensemble des voiries communales ouvertes à la circulation publique et de ses accessoires. Après quelques années d'exercice de la compétence voirie, la création d'une charte *Voirie* s'est avérée nécessaire pour en préciser les contours, et ses modalités précises :

- La définition de la compétence (réglementaire et intérêt communautaire) ;
- L'organisation de la compétence ;
- La définition des niveaux de service ;
- Les modalités de financement de la compétence ;

Cette charte voirie, document interne à la CCLLA, constitue un document complémentaire au règlement de voirie, qui s'avère indispensable pour définir clairement les compétences transférées à l'EPCI, et celles qui restent de la prérogative des communes, ainsi que les modalités financières de l'exercice de cette compétence. Ce guide d'exercice de la compétence voirie vaut pour le seul territoire de la CCLLA et il devra être évolutif, afin de s'adapter aux contraintes réglementaires et aux politiques communautaires.

VU le code général des collectivités territoriales,

VU le code de la voirie routière, et notamment ses articles L.141-11 et R.141-13 et suivants,

VU le code général de la propriété des personnes publiques,

VU la délibération n° DELCC-2025-01-11 de la communauté de communes Loire Layon Aubance approuvant le règlement de voirie communautaire,

VU la délibération n° DELCC-2025-12-275 de la communauté de communes Loire Layon Aubance approuvant la charte *Voirie communautaire*,

VU les statuts de la communauté de communes Loire Layon Aubance en vigueur,

CONSIDERANT le projet de la charte voirie communautaire,

ENTENDU les éléments exposés au préalable,

Accusé de réception en préfecture
049-200056034-20260113-DCM006-2026-DE
Date de télétransmission : 29/01/2026
Date de réception préfecture : 29/01/2026

POUR	17
ABSTENTION	-
CONTRE	-

Après en avoir délibéré, le conseil municipal :

APPROUVE la charte Voirie communautaire annexée à la présente délibération,

AUTORISE Madame le Maire, ou son représentant, à prendre toutes les mesures nécessaires à son application.

Pour extrait conforme au registre

Le 19 janvier 2026

Le Maire, **Sandrine BELLEUT**



CHARTE VOIRIE COMMUNAUTE DE COMMUNES

LOIRE LAYON AUBANCE



I. PREAMBULE : OBJECTIFS ET PORTEE DE LA CHARTE VOIRIE DE LA CCLLA	4
II. LA COMPETENCE VOIRIE EN LOIRE LAYON AUBANCE	5
2.1. Le patrimoine viaire concerné par le transfert de compétence : l'intérêt communautaire en Loire Layon Aubance	5
2.1.1. Le domaine routier communal	5
2.1.1.1. La voirie et ses accessoires tels que précisés ci-dessous	5
2.1.1.2. Les chemins ruraux	6
2.1.1.3. Les chemins de randonnées	6
2.1.1.4. Les pistes cyclables	6
2.1.1.5. Les ouvrages d'art et hydrauliques	6
2.1.2. Hors intérêt communautaire :	7
2.2. Conditions préalables à l'intégration des voies, chemins et sentiers à la compétence communautaire	8
2.2.1. Les conditions administratives et juridiques	8
2.2.2. Les conditions techniques	9
2.2.3. Le cas des routes départementales	9
2.3. Les activités prises en charge par la CCLLA	11

III. L'EXERCICE ORGANISATIONNEL ET TECHNIQUE DE LA COMPETENCE VOIRIE	11
3.1. Organisation de la compétence voirie à la CCLLA	11
3.1.1. Le service voirie communautaire	12
3.1.1.1. L'unité bureau d'études voirie	12
3.1.1.2. L'unité Gestion et Entretien du Patrimoine	12
3.1.2. Les équipes d'exploitation	13
3.2. Prestations techniques liées à la compétence voirie	14
3.2.1. Les opérations d'aménagement	14
3.2.1.1. L'élaboration du PPI voirie de la CCLLA	14
3.2.1.2. Conduites des études par le service voirie	15
3.2.1.3. Le suivi financier des projets d'aménagement	15
3.2.1.4. Les petits aménagements hors PPI	16
3.2.2. L'entretien et l'exploitation du domaine public d'intérêt communautaire	16
3.2.2.1. L'entretien des chaussées revêtues	16
3.2.2.2. L'entretien des fossés de compétence communautaire	17
3.2.2.3. Entretien des ouvrages d'art et ouvrages hydrauliques	17
3.2.2.3.1. L'entretien courant des OA et OH	18
3.2.2.3.2. Travaux structurels des ouvrages d'art et hydrauliques	19
3.2.2.4. Les fauchages/broyages de sécurité des végétaux des accotements	19
3.2.2.5. L'élagage de sécurité de haies de bords de route	19
3.2.2.6. L'entretien de la signalisation verticale	20
3.2.2.7. L'entretien de la signalisation horizontale	21
3.2.2.8. L'entretien du mobilier urbain d'intérêt communautaire	22
3.2.2.9. L'entretien surfacique des trottoirs	22
3.2.2.10. Les sécurisations du domaine public	22
3.2.2.10.1. Viabilité Hivernale	22
3.2.2.10.2. Mises en sécurité	23
3.2.2.11. L'entretien des chemins ruraux empierrés et de randonnées	23
3.2.2.12. Aspiration des feuilles mortes	24
3.2.2.13. Entretien des avaloirs	24
3.3. La gestion du Domaine Public d'intérêt communautaire	25
3.3.1 Le suivi des interventions sur la voirie d'intérêt communautaire	25
3.3.2 L'instruction des autorisations d'urbanisme	25
3.3.3 Les arrêtés d'alignement	25
3.3.4 L'occupation du Domaine Public d'intérêt communautaire	25
3.4. Balayage mécanisé des chaussées en agglomération	26
IV. L'EXERCICE FINANCIER DE LA COMPETENCE VOIRIE	27
4.1. Le budget voirie communautaire	27
4.1.1. Les dépenses	27
4.1.2. Les recettes	28
4.2. Le financement de la compétence voirie	29
4.2.1. Les principes	29
4.2.2 Les règles spécifiques du financement des projets d'aménagement et de création de voie	30
4.2.2.1 : La fixation des AC d'investissement voirie	30

4.2.2.2 : L'autorisation de programme communale (recettes communales affectées à la réalisation des opérations de création ou d'aménagement de voirie de chaque commune) _____	31
4.2.2.3 : Les crédits de paiement _____	31
4.2.2.4 : Le financement des frais d'études de création ou d'aménagement de voirie _____	31
4.2.2.5 : Les fonds de concours communaux pour la réalisation d'opérations de création ou d'aménagement de voirie _____	31
4.2.2.6 : La mutualisation des subventions aux projets de création ou d'aménagement de voirie _____	32
4.2.2.7 : Le suivi de la consommation des crédits des opérations de création ou d'aménagement de voirie _____	33
4.2.2.8 : La responsabilité financière de la Commune en cas d'annulation ou de modification substantielle de projet à l'initiative de la Commune. _____	33
4.2.3 Les règles spécifiques au financement des interventions sur les ouvrages d'art et hydrauliques _____	34
4.3 Les opérations sous co-maîtrise d'ouvrage _____	34
4.4 Les redevances d'occupation du Domaine Public _____	36
V. CONDITIONS DE REVISION DE LA CHARTE _____	36
VI. LEXIQUE _____	37
VII. LISTE DES ANNEXES _____	38

I. PREAMBULE : OBJECTIFS ET PORTEE DE LA CHARTE VOIRIE DE LA CCLLA

La présente « charte voirie » a pour objectif de préciser les conditions et modalités d'exercice de la compétence voirie en vigueur au sein de la CCLLA, à savoir :

- La définition réglementaire de la compétence :
 - Patrimoine et ouvrages concernés ;
 - Activités prises en charge par la CCLLA en lieu et place des Communes.
- L'organisation de la compétence :
 - Le service communautaire ;
 - Le pilotage et le suivi des activités ;
 - Les relations avec les Communes.
- La définition des niveaux de service ;
- Les modalités de financement de la compétence.

Cette Charte Voirie, document interne à la CCLLA, est :

- Complémentaire au règlement voirie qui est un document opposable aux tiers ;
- Non réglementaire en elle-même, et donc non opposable. Elle est cependant indispensable pour définir clairement les compétences transférées à l'EPCI (qui fait quoi, qui décide quoi et qui paye quoi) ;
- Le guide d'exercice de la compétence voirie sur le seul territoire de la CCLLA. Son approbation par l'ensemble des parties (aux instances de la CCLLA et des Communes) lui confère **un caractère obligatoire pour les parties qui s'engagent sur sa mise en œuvre et son respect.**

II. LA COMPETENCE VOIRIE EN LOIRE LAYON AUBANCE

2.1. Le patrimoine viaire concerné par le transfert de compétence : l'intérêt communautaire en Loire Layon Aubance ¹

2.1.1. Le domaine routier communal²

Le domaine routier déclaré d'intérêt communautaire fait l'objet d'un procès-verbal de mise à disposition. En effet, il convient de noter que les voies communales, les chemins et sentiers de randonnées restent de la propriété des communes, et sont mises à la disposition de la communauté de communes, de plein droit et à titre gratuit.

Ces procès-verbaux de mise à disposition sont établis à l'appui de cartes recensant l'ensemble du patrimoine déclaré d'intérêt communautaire, précisant les caractéristiques du patrimoine mis à disposition. Ils sont ajustés à l'occasion de l'extension du patrimoine viaire selon les modalités précisées à l'article 3.2 du présent chapitre.

Il comprend de façon limitative :

2.1.1.1. La voirie et ses accessoires tels que précisés ci-dessous

- Les chaussées, y compris le sous-sol et :
 - ✓ Les ouvrages et aménagement de sécurité : îlots directionnels, giratoires, ralentisseurs, bandes rugueuses, plateaux surélevés, points d'arrêt routiers, passages piétons
 - ✓ Les caniveaux et bordures, y compris les grilles-avaloirs ;
- Les trottoirs, y compris le sous-sol ;
- Les accotements ;
- Les fossés hors agglomération (récupérant, même en partie, les eaux de ruissellement et de pluie de part et d'autre des voiries, hors fossés de remembrement et émissaires, cours d'eau), y compris le sous-sol ;
- Les murs de soutènement soutenant une voie communale ;
- Les ouvrages d'art et hydrauliques liés au domaine viaire d'intérêt communautaire ;
- Les bandes cyclables et pistes cyclables ;
- Arbres d'alignement hors agglomération (taille de sécurité uniquement, l'état sanitaire étant de compétence communale) ;
- Les mobiliers et équipements de ces voies :
 - ✓ Signalisation verticale de police (y compris les supports) ;

¹ Le terme « voirie d'intérêt communautaire » utilisé dans la charte renvoie à la définition physique de la compétence telle qu'elle est présentée au paragraphe 3.1 de la présente charte.

² La définition du patrimoine viaire déclaré d'intérêt communautaire est validée par délibération du Conseil Communautaire en date du xxx sous le titre : DELCC-2026-xx n°xxx.

- ✓ La signalisation horizontale de tout type liée à la voirie ;
- ✓ Signalisation lumineuse liée à un panneau et feux tricolores ;
- ✓ Mobiliers urbains liés à la circulation et la sécurité : balises, potelets, barrières, plots lumineux ou non, chaînes, barrières, bornes fixes et escamotables ;

2.1.1.2. Les chemins ruraux

Ils sont régis par le Code rural et de la pêche maritime et le code de la voirie routière.

Ce sont des chemins entretenus appartenant à la Commune, affectés ou non à l'usage du public et non classés comme voies communales. Ils font partie du domaine privé de la commune.

Les chemins ruraux entretenus sont intégrés à la compétence voirie d'intérêt communautaire et listés dans le procès-verbal de mise à disposition.

2.1.1.3. Les chemins de randonnées

La CCLLA est compétente pour l'entretien de l'ensemble des itinéraires de randonnées balisés, en lien avec son service tourisme (qui gère directement le balisage des chemins).

Ces chemins de randonnées d'intérêt communautaire figurent au procès-verbal de mise à disposition des voiries d'intérêt communautaire et sont cartographiés dans le SIG de la CCLLA. Tout autre chemin de randonnées est de compétence communale.

2.1.1.4. Les pistes cyclables

La CCLLA est compétente pour :

- La création et l'entretien de liaisons cyclables (en site propre et en jalonnement), en agglomération et hors agglomération, y compris sur le domaine départemental ;
- L'entretien de l'ensemble des pistes cyclables (en site propre ou en jalonnement) sur voirie en et hors agglomération.

L'ensemble des pistes est cartographié en lien avec le service mobilités dans le SIG de la CCLLA.

2.1.1.5. Les ouvrages d'art et hydrauliques

La CCLLA est compétente pour l'entretien des ouvrages d'art et hydrauliques accessoires de voirie intégrés à l'intérêt communautaire (domaine public).

– Les Ouvrages d'art

Un ouvrage d'art (OA) est une construction de génie civil permettant à une voie de circulation de franchir un obstacle ou protégeant la continuité d'une voie de circulation.

Il existe différents types d'ouvrages d'art, parmi lesquels on peut citer :

- ✓ Les ponts et passerelles, livrant passage aux divers modes de transports réalisant le franchissement de brèches (passages supérieurs) ou réalisant eux-mêmes une brèche pour permettre leur franchissement (passages inférieurs),
- ✓ Les murs de soutènement,
- ✓ Les tunnels...
- Les ouvrages hydrauliques

Un ouvrage hydraulique (OH) est un ouvrage permettant la gestion d'un écoulement. Ce peut être un simple dispositif permettant à un cours d'eau de s'écouler sous une voie routière ou un ouvrage plus complexe ayant un autre but (ex: retenue d'eau).

2.1.2. Hors intérêt communautaire :

Il convient donc de souligner que ne sont pas voirie d'intérêt communautaire :

- **Les routes départementales (RD), y compris classées à grande circulation :** Ce sont les routes permettant la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire. La liste des routes départementales classées routes à grande circulation est fixée par décret (voir ANNEXE 1). Tout aménagement sur ces routes nécessite une autorisation départementale pour les RD et en plus préfectorale pour celle classés à grande circulation.
 - **Les voies privées**, y compris celles ouvertes à la circulation publique. Les voies privées sont des voies réservées à l'usage privé des propriétaires et régies par les règles du droit commun en matière de propriété.
 - **Les chemins privés** : les chemins et sentiers d'exploitation sont ceux qui servent exclusivement à la communication entre divers fonds ou à leur exploitation. Ils sont, en l'absence de titre, présumés appartenir aux propriétaires riverains, mais l'usage en est commun à tous les intéressés. L'usage de ces chemins peut être interdit au public. (Articles L162-1 à 162-5 du code rural et de la pêche maritime) ;
 - **Lieux publics à vocation principalement de stationnement et/ou de cheminements piétons :** parkings, places/placettes, quais.
- Ces périmètres hors compétence sont cartographiés via le SIG de la CCLLA (SIG/ Observatoire du territoire / Voirie / Périmètre hors compétence).
- **Les enfouissements de réseaux** : Les enfouissements de réseaux (quels qu'ils soient : électricité, télécommunication, ...) sont de compétence communale. Le choix et le portage financier des travaux relèvent donc des Communes. Au même titre que d'autres interventions, ces travaux nécessitent l'obtention d'une permission de voirie qui sera instruite et suivie par les services techniques de la CCLLA.
 - **Les parcs, jardins et aménagements paysagers et leur entretien** : Les aménagements paysagers relèvent de la compétence communale, à la fois en création (en lien avec des aménagements de voirie, par exemple des ronds-points, des terre-pleins ou des trottoirs, ce qui nécessite alors une convention de co-maîtrise d'ouvrage – chapitre V), mais également en entretien. Les aménagements paysagers ne doivent en aucun cas, créer une situation de danger sur le domaine public (ex : manque de visibilité, encombrement, ...). Dans le cas contraire, la CCLLA demandera la mise en conformité réglementaire des aménagements réalisés ou non entretenus, et le cas échéant, réalisera elle-même l'intervention nécessaire aux frais de la Commune.

Il est rappelé à travers cette charte voirie qu'une Charte Paysagère a été définie par la CCLLA, en lien avec les Communes. Sans être prescriptive, elle permet de donner un cadre et une cohérence d'ensemble aux aménagements paysagers du territoire.

- **Les aménagements liés à l'eau pluviale en zone agglomérée.** Les Communes sont compétentes en matière de gestion des eaux pluviales, hors zone d'activité. A ce titre, elles prennent en charge les travaux liés à cette compétence. Dans le cadre d'un projet d'aménagement de voirie, ils peuvent être réalisés par la CCLLA pour le compte de la Commune, via la signature d'une convention de co Maîtrise d'ouvrage (voir chapitre V). En dehors de l'agglomération, la CCLLA assure l'entretien des fossés et accessoires (ex : busages sous chaussées) participant à la gestion et à l'évacuation des eaux pluviales ruisselantes (chapitre IV).
- **Les mobiliers urbains non sécuritaires et ceux liés aux mobilités douces :** bancs, corbeilles, jardinières, appuis-vélos, ...
- **Les miroirs de rue :** ils relèvent de la compétence communale : pose et entretien. Il est rappelé qu'ils ne peuvent être implantés hors agglomération, conformément au code de la voirie routière.
- **Les radars de vitesse pédagogiques fixes :** ils sont de compétence communale (achat et entretien).
- **Les radars de vitesse de police :** il s'agit d'une compétence de l'État, qui ne relève donc ni des communes, ni de la CCLLA. Les mairies ont la possibilité de remonter des demandes ou suggestions, mais la décision finale revient à l'État.
- **Les affleureurs non liés à la compétence :** tampons de regard ou chambre de visite (eaux pluviales, eaux usées, réseaux de télécommunication, ...) en et hors agglomération.

2.2. Conditions préalables à l'intégration des voies, chemins et sentiers à la compétence communautaire

2.2.1. Les conditions administratives et juridiques

La mise à disposition du terrain servant d'assiette y compris des annexes, est faite à titre gratuit ;

- Pour les opérations d'urbanisme d'ensemble (zone d'aménagement concertée, lotissement) ainsi que lors de la création de voies nouvelles par la CCLLA,

L'intégration au domaine viaire mis à disposition de la CCLLA est fait :

- Pour les voies, chemins et sentiers relevant du domaine public, postérieurement au classement des voies dans le domaine public communal selon les modalités prévues au code de la voirie routière et le règlement de voirie de la CCLLA.
- Pour les voies du domaine privé de la Commune, postérieurement à l'avis favorable de la CCLLA après analyse technique des voies, chemins et sentiers concernées.

L'intégration au patrimoine viaire mis à disposition de la CCLLA ne concerne que les composantes de la voirie définies au 3.1.1 de la présente charte.

Les voies et accessoires pour lesquels la mise à disposition est sollicitée sont présentées pour avis en commission communautaire.

Le procès-verbal de mise à disposition fait l'objet d'un avenant et les cartographies annexées sont modifiés.

La prise en charge de ces voies par la CCLLA est postérieure à la modification des procès-verbaux de mise à disposition qui viennent compléter la délibération de définition de l'intérêt communautaire (n° xx) en précisant sa définition physique et son contenu.

2.2.2. Les conditions techniques

Les voies, chemins entretenus et sentiers ne pourront être mis à disposition de la CCLLA que si :

- Leurs caractéristiques (tracé, profil en long, profil en travers, structure, signalisation...) et leur état sont satisfaisants au regard de la desserte et des types de circulation à assurer ;
- Leur conception respecte les règlements applicables en matière d'accessibilité.
- Il en est de même des différents équipements communs et ouvrages divers appartenant au domaine viaire.
- Ainsi, s'agissant des opérations d'aménagement d'ensemble, **avant le dépôt de l'autorisation d'urbanisme requise par les travaux**, la Commune prend l'attache du service voirie pour vérifier :
- L'organisation des dessertes et la configuration des aménagements viaires envisagés ;
- La régularité des dispositions techniques qui figureront dans le cahier des charges des travaux : matériaux, géométrie, ... ;
- Les enjeux et modalités d'entretien du domaine viaire.

A défaut, les ouvrages et équipements demeurent à la charge de son propriétaire (Commune, aménageurs ou copropriétaires).

Il est rappelé que le propriétaire doit, lors de la conception des réseaux souterrains et des voies, s'assurer de leur conformité avec les règlements en vigueur. Cette conformité doit se vérifier tout au long du chantier jusqu'à rétrocession et transfert **définitifs** des ouvrages concernés. Le non-respect des règles de l'art peut s'opposer à l'intégration à la compétence communautaire des voies concernées par la non-conformité. Le propriétaire reste ainsi seul responsable et gestionnaire des ouvrages jusqu'à correction des défauts ainsi constatés par les services de la CCLLA.

2.2.3. Le cas des routes départementales

Hors agglomération, le Conseil Départemental du Maine-et-Loire est gestionnaire du patrimoine routier départemental, sauf convention exceptionnelle ou particulière. A noter que, sauf panneau d'agglomération réglementaire, les hameaux et les lieux dits sont considérés comme hors agglomération.

En agglomération et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagement portés par la CCLLA, entre les panneaux réglementaires d'entrée et de sortie, conformément au règlement de voirie départemental de Maine-et-Loire, le Conseil Départemental peut, par convention avec la CCLLA et la Commune ou lors de la

délivrance d'une permission de voirie, se dégager de l'entretien des aménagements et des équipements du patrimoine routier départemental tels que :

- Les trottoirs,
- Les aménagements paysagers,
- Les revêtements spécifiques de chaussée de type urbain (pavés, dalles, résine, enduits de couleur etc.),
- Les réseaux d'eau pluviale ainsi que les ouvrages annexes y compris les tampons de regards et grilles,
- La signalisation horizontale et verticale relative aux mesures de police de la circulation,
- Le mobilier et réseau d'éclairage public,
- Les aménagements paysagers,
- Les passages piétons et les stationnements, d'une façon générale, tous les aménagements et équipements liés à des mesures de police de circulation.

La Communauté de communes intervient ainsi, par convention avec le Conseil Départemental du Maine-et-Loire sur plusieurs voies départementales (voir SIG de la CCLLA : Observatoire du territoire / Voirie / Département / Conventions de voirie avec le CD49).

La CCLLA, en tant que gestionnaire des voiries, est seule décisionnaire quant au transfert de gestion des voies départementales.

En cas de projet de déclassement d'une route départementale, l'Assemblée Départementale se prononce sur son reclassement dans la voirie communale dans les formes prévues par l'article L.131-4 du Code de la Voirie Routière. Le Conseil Municipal se prononce alors sur le projet de déclassement. En tant que gestionnaire de la voirie, l'accord préalable de la CCLLA est requis. Celui-ci est fondé sur :

- L'intérêt de la voie ;
- L'état qualitatif de la voie ;
- L'état quantitatif et qualitatif des accessoires de la voie : signalisation, fossés, accotements, ;
- Les conditions techniques et financières du déclassement.

La procédure de déclassement ne peut être opérée, entre le CD49 et la Commune, qu'après acceptation par délibération du conseil communautaire de celle-ci. Par la suite, la Commune et la CCLLA concluent un avenant au procès-verbal de mise à disposition. **Seul cet avenant validé transfère la gestion à la CCLLA des voiries déclassées dans le domaine public communale.**

A défaut, les voies concernées restent sous la compétence des Communes.

2.3. Les activités prises en charge par la CCLLA

Pour l'exercice de sa compétence, la CCLLA assure les activités suivantes :

- Les études et travaux de création, d'aménagement, de renouvellement, d'entretien et de maintenance des voies d'intérêt communautaire et Routes Départementales sous conventionnement, y compris les accessoires liés ;
- L'établissement des dossiers de subvention au titre des travaux viaires (hors amendes de police) ;
- L'administration et la gestion de la voirie mise à disposition (permissions de voirie, autorisations techniques préalables, arrêtés d'alignement).

En complément, elle assure :

- Les mises en sécurité : dangers divers et viabilité hivernale ;
- Le respect des lois et normes, dont la mise en accessibilité du domaine public ;
- Le balayage des chaussées (compétence à part entière) principalement en agglomération.

Les modalités d'exercice de la police de conservation du domaine public viaire d'intérêt communautaire. En cas de refus de transfert du pouvoir de police de la circulation et du stationnement, le Président ne peut agir sans le maire qui dispose seul de la possibilité de faire cesser ou restreindre la circulation (police de circulation).

Aussi, sauf risque supplémentaire identifié et justifié, les Communes s'engagent à respecter les prescriptions préconisées par la CCLLA et prendre les arrêtés de circulation ad hoc, dès demande du Président de la CCLLA.

Cas particulier des déviations : leur mise en place relève de la décision de la communauté de Communes en concertation avec les Communes. Ainsi, une demande formulée par une Commune doit faire l'objet d'une demande d'autorisation préalable auprès de la Communauté de communes.

III. L'EXERCICE ORGANISATIONNEL ET TECHNIQUE DE LA COMPETENCE VOIRIE

3.1. Organisation de la compétence voirie à la CCLLA

La prise de compétence de la voirie communautaire permet de développer une cellule d'ingénierie interne, dans une logique d'expertise, de concentration des moyens, d'optimisation et de contrôle des prestations au bénéfice de l'ensemble des communes. Néanmoins, un certain nombre de prestations d'entretien spécifiques et d'interventions ponctuelles nécessitent une capacité d'intervention rapide, et donc un ancrage local.

Ainsi, sous le pilotage et la supervision fonctionnelle du responsable du service voirie, l'exercice de la compétence voirie de la CCLLA s'effectue à deux niveaux :

- Un niveau communautaire, pour le pilotage des opérations d'aménagement, la supervision des programmes d'entretien du patrimoine viaire, le suivi et contrôle des interventions des tiers sur le domaine viaire ;

- Un niveau local déconcentré à l'échelle des secteurs, assurant l'exploitation de la voirie d'intérêt communautaire : réalisation des prestations d'entretien locales et des réparations ponctuelles.

3.1.1. Le service voirie communautaire

Sous la responsabilité hiérarchique directe du responsable du service voirie d'intérêt communautaire, le service est composé de 2 unités (voir ci-dessous) et a vocation à réaliser les missions suivantes :

- Projets d'aménagements neufs ;
- Instruction et suivi des autorisations d'intervention sur la voirie d'intérêt communautaire ;
- Programmes d'entretien et rénovation des chaussées, fossés/accotements et ouvrages d'art et hydrauliques ;
- Mission de conseil technique auprès des équipes d'exploitation, ainsi que des Communes, pour toute problématique liée à la voirie.

L'assistance technico-administrative du service est assurée par un agent dédié, qui est également la porte d'entrée du service pour toute demande relative aux missions listées ci-dessous : voirie@loirelayonaubance.fr

Toute autre demande devra passer par la plate-forme OPEN-GST (voir article 4.1.2)

3.1.1.1. L'unité bureau d'études voirie

Le Bureau d'Études Voirie (BEV), est composé de conducteurs d'opérations. Ils sont chargés de réaliser les projets de création ou d'aménagement du domaine public, dans le cadre d'un Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de voirie communautaire dont les modalités d'élaboration et de suivi sont précisées à l'article 4.2.1.

3.1.1.2. L'unité Gestion et Entretien du Patrimoine

Le pôle Gestion et Entretien du Patrimoine (GEP) est chargé de :

- La définition du PPE (Plan Pluriannuel d'Entretien) ;
- La gestion du patrimoine à travers l'instruction et la délivrance des autorisations d'intervention sur la voirie d'intérêt communautaire ;
- La réalisation du programme des travaux d'entretien de la voirie et ses accessoires (chaussées, trottoirs et fossés/accotements, ouvrages d'art et hydrauliques) ;
- Le suivi du programme des travaux d'entretien de la voirie et ses accessoires (chaussées, trottoirs) et de tous les travaux réalisés sur les ouvrages d'art ou hydrauliques (opérations relevant des sections de fonctionnement et d'investissement)
- Le contrôle des interventions, notamment des concessionnaires, sur le domaine public viaire d'intérêt communautaire conformément aux règles définies dans le règlement communautaire de voirie.

3.1.2. Les équipes d'exploitation

Les équipes d'exploitation, déconcentrées sur les centres techniques du territoire, assurent le 1^{er} niveau d'intervention sur le patrimoine viaire d'intérêt communautaire, en régie interne ou via des entreprises externes, et notamment les prestations suivantes :

- Elagage et broyage des branches des haies ;
- Entretien des chemins (empierrés /verts / de randonnées communautaires) ;
- Fauchage/broyage des accotements enherbés ;
- Hydrocurage des ouvrages hydrauliques ;
- Mise en sécurité de la voirie : viabilité hivernale, sécurisations diverses (inondations/crues, danger d'accident, recharge en matériaux, ...) ;
- Nettoyage des avaloirs ;
- Entretien/création de signalisations de police verticales ou horizontales ;
- Nettoyage des feuilles mortes sur les chaussées d'intérêt communautaire ;
- Accompagnement et suivi des prestations de la balayeuse de chaussées ;
- Interventions ponctuelles sur chaussées (nids de poules) ou fossés/accotements (curage ponctuels, création de saignées, ...) ;
- Suivi du programme d'entretien des fossés et accotements ;
- Entretien et visite de premier niveau sur les ouvrages d'art et hydrauliques ;
- Autres interventions ponctuelles : aide des services communs, montage du Pont du Candais, ...

En cas de besoin d'intervention en lien avec la voirie, par les Communes ou d'autres services de la CCLLA, les demandes relatives aux missions listées ci-dessus sont à réaliser via la plateforme OPEN GST.

Elles peuvent également être réalisées par courriel, via l'adresse suivante :

intervention.secteurX@loirelayonaubance.fr (en remplaçant le X par le numéro du secteur concerné), ce qui génère un ticket sur OPEN GST

Chaque demande est ainsi traitée et suivie par les équipes d'exploitation concernées (centres techniques référents).

A noter que la gestion des chaussées sur les routes départementales, même en périphérie sous convention (sauf rares exceptions), est du ressort de l'Agence Technique Départementale (ATD).

En cas de besoin d'intervention, y compris d'urgence, la demande doit donc être adressée aux services exploitations de l'ATD. En agglomération, si les conditions de sécurité le permettent, une première intervention de sécurisation d'urgence peut être effectuée par les agents d'exploitation pour limiter le danger en attendant une intervention des agents du CD49.

3.2. Prestations techniques liées à la compétence voirie

3.2.1. Les opérations d'aménagement

3.2.1.1. L'élaboration du PPI voirie de la CCLLA

Afin de planifier techniquement et budgétairement les opérations d'aménagement de l'ensemble du territoire communautaire à l'échelle du mandat, un PPI (Programme Pluriannuel d'Investissement) est réalisé à l'issue de chaque élection municipale, pour une durée initiale de 3 ans.

A mi-mandat, des opérations non envisagées lors de l'élaboration du premier PPI pourront être intégrées selon les mêmes modalités. Aucun nouveau projet, hors petits aménagements ne nécessitant pas d'expertise (cf. article 4.2.1.5), ne pourra être intégré au PPI en dehors de ce circuit.

Le PPI constitue la déclinaison opérationnelle de l'ensemble des projets portés par les exécutifs communaux, dès lors qu'ils concernent la voirie d'intérêt communautaire.

Le calendrier d'élaboration du PPI est divisé en 2 phases (voir ANNEXES 2 et 3) :

Phase 1 :

Durant la première année du mandat, les équipes municipales élaborent leurs besoins en différents projets d'aménagements, et définissent leurs emprises ainsi que leurs objectifs de calendrier, en cohérence avec leurs capacités budgétaires (AC voirie pour ce qui est de compétence voirie, et budgets communaux pour tous les prestations rattachées à d'autres compétences : espaces verts, eau pluviale, etc.).

Pour ce faire, elles déclenchent une demande d'études de projet auprès du service voirie de la CCLLA (voir ANNEXE 4), qui permettra d'évaluer l'ampleur du projet à réaliser et le nombre de projets pour l'ensemble des communes.

L'ensemble des fiches de demande d'étude sera compilé et analysé par le BE voirie, qui élaborera un premier planning général pour phaser et prioriser les différentes opérations, selon les différentes contraintes et enjeu de chaque projet :

1. Projet permettant de résoudre un problème de sécurité sur le domaine public ;
2. Projet nécessaire pour répondre à une obligation réglementaire ;
3. Projet soumis à une échéance contrainte :
 - a. Insertion du projet de voirie dans un projet tiers déjà validé et planifié : création d'un lotissement, enfouissement de réseaux, rénovation/ adaptation/création de réseau, reprise de la chaussée par le Département, ... ;
 - b. Calendrier de dépôt d'une demande d'autorisation administrative (délais d'instruction / commission / ...) ;
 - c. Calendrier de dépôt d'une demande de subvention ;
4. Tout autre projet.

Une rencontre avec l'équipe municipale sera ensuite organisée par un agent du BE voirie, pour transformer l'expression de besoin de la commune en programme opérationnel, via la formalisation d'une fiche-opération (cf. ANNEXE 5). Cette fiche opération constituera le programme de l'opération.

Les études de MOE sont ensuite lancées. A l'issue de la première phase d'études (DIAG et ESQ), chaque Commune devra se prononcer sur :

- Ses capacités financières (AC voirie et Communales) pour porter le projet jusqu'à son terme ;
- La définition technique du projet telle que présentée dans l'esquisse, qui figure le programme définitif et devient le point de départ de la suite des études.

Selon les mêmes critères de priorisation que ci-dessus, le premier PPI du mandat est élaboré à l'échelle de la CCLLA, permettant :

1. De définir le plan de charge du BE voirie ;
2. De proposer un budget pluriannuel sous forme d'AP/CP (voir chapitre V) ;

Phase 2 :

A compter de la 3^{ème} année, de nouveaux projets, non prévus en début de mandat, pourront conduire à adapter le PPI (voir ANNEXE 2) dans les mêmes conditions que celles de la phase 1 : recueil des besoins d'aménagements, compilation et priorisation, lancement des études (DIAG et ESQ) et validations techniques et financières par chaque Commune.

Une deuxième version du PPI est ainsi créée, permettant de consolider les besoins budgétaires, et si besoin, de définir le nouveau montant des Attributions de Compensation (un changement par mandat, voir article 5.2.2.1).

3.2.1.2. Conduites des études par le service voirie

Une fois validée et intégrée au PPI, les opérations seront prises en charge par un conducteur d'opération. Celui-ci pilotera techniquement, administrativement et financièrement le projet, à l'aide d'une maîtrise d'œuvre externalisée ou non, en lien avec la Commune concernée.

Il établira le programme, calendrier et l'estimation affinée de l'opération.

Il en assurera le suivi depuis la définition du programme, le pilotage des études et du chantier, jusqu'à la réception des travaux.

Il assurera le lien avec la Commune concernée, qui validera ses éventuels ajustements, prendra les arbitrages décisionnels à chaque phase du projet, et sera associée à la réception des travaux.

3.2.1.3. Le suivi financier des projets d'aménagement

Conformément aux principes définis aux ANNEXE 2 et 3, chaque Commune valide le montant estimatif d'un projet et son financement, dès la définition du programme du projet et à chaque étape suivante (esquisses, avant-projet et projet), selon les évolutions du projet.

Ensuite, la Commune (Maire + DGS) est informée régulièrement par la CCLLA, via le tableau de suivi des AC réalisé par le service des finances, des dépenses réellement faites pour son compte et peut ainsi vérifier le respect de son enveloppe annuelle.

3.2.1.4. Les petits aménagements hors PPI

Pour des dépenses d'investissements relevant du budget AC voirie des Communes hors PPI, correspondant à des petites opérations de réaménagement simples (ex : création d'un abaisse de trottoir ou d'une passage piéton, aménagement d'une portion de trottoir, création d'une place de stationnement, modification des priorités ou de sens de circulation...), sans besoin d'expertise du BE voirie, une validation écrite d'autorisation d'engagement financière sur les AC voirie sera systématiquement demandée au Maire de la commune, par le service qui va réaliser et suivre les opérations.

3.2.2. L'entretien et l'exploitation du domaine public d'intérêt communautaire

De manière générale, l'élaboration des marchés nécessaires est réalisée par le service voirie centralisé, qui assure le pilotage administratif et financier à l'échelle de la CCLLA des marchés publics nécessaires à l'exercice de la compétence voirie. C'est également à ce niveau qu'est élaboré et piloté le plan de gestion de la compétence voirie, en lien avec les équipes d'exploitation.

L'ensemble des actions et prestations (cf. articles ci-dessous) visant à l'exploitation (entretien et conservation) du domaine public d'intérêt communautaire prenant part à la compétence voirie est réalisé :

- en régie (moyens propres à la CCLLA) ;
- ou via des prestataires spécialisés (à travers la Commande Publique).

L'unité GEP élabore le programme pluriannuel d'entretien et de grosses maintenances sur les chaussées et trottoirs, ouvrages d'art et hydrauliques et fossés et accotements. Il prépare, passe et coordonne les marchés passés par la CCLLA à cette fin.

En revanche la réalisation et le suivi technique et administratif des autres prestations sont assurés par les équipes d'exploitation réparties dans les centres techniques du territoire, selon le plan de gestion élaboré à l'échelle de la CCLLA, disponible en ANNEXE 6.

Dans tous les cas, les services qui élaborent et suivent les programmes de travaux d'entretien informeront de manière régulières les Communes des planifications d'intervention sur leurs périmètres respectifs.

3.2.2.1. L'entretien des chaussées revêtues

L'entretien annuel programmé des chaussées est géré par l'unité GEP.

Il vise à maintenir un bon état de fonctionnement et de sécurité de la voirie d'intérêt communautaire. Il est réalisé chaque d'année par le service voirie, et priorisé selon 3 critères cumulatifs :

- I. Le résultat du diagnostic de l'état des chaussées, mis à jour tous les 3 à 4 ans, qui établit de manière objective l'état des chaussées sur l'ensemble du patrimoine viaire revêtu géré par la Communauté de communes.

II. Le niveau de hiérarchisation des voies (voir dans le SIG de la CCLLA) : les moyens alloués aux travaux de chaussées seront priorisés selon le type de voie et le niveau de service associé à maintenir ou atteindre (voir ANNEXE 7).

III. Les constats sur le terrain par les services, alimentés le cas échéant par des alertes Elus et riverains.

Le programme est par la suite communiqué aux Communes en avril, et mis en œuvre dès le printemps, selon le planning présenté en ANNEXE 7.

Les entretiens ponctuels relèvent des équipes d'exploitation conformément aux dispositions de l'article 4.1.2.

3.2.2.2. L'entretien des fossés de compétence communautaire

L'entretien annuel programmé des fossés est géré par l'unité GEP.

Les fossés récupèrent les eaux de ruissellement de voirie dans le but de les diriger vers un exutoire afin qu'elles ne restent pas sur la chaussée pour principalement :

1. Préserver les routes (dégradation accélérée par l'eau, notamment par infiltration, le gel emprant la situation)
2. Assurer la sécurité des usagers (risques d'aquaplaning / verglas)

Les fossés sont curés de manière régulière (en moyenne entre 5 et 10 ans selon les usages, voir ANNEXE 8 pour les modalités techniques), ou de manière urgente et ponctuelle lors d'évènements météorologiques exceptionnels (intervention des équipes d'exploitation).

Un programme annuel est établi à l'échelle de la CCLLA par le service voirie, sur la base d'un diagnostic annuel d'état des fossés et des nécessités d'intervention, réalisé par les équipes d'exploitation. Il est réalisé principalement par des prestataires externes équipés de matériels adaptés.

Seuls les fossés longeant les voies d'intérêt communautaires sont concernés par cet entretien.

Les usages d'entrée de champs rencontrées, non entretenus et sans permission de voirie, sont déposés et mis en stock dans la parcelle desservie. A charge du propriétaire de la parcelle de faire une demande de mise en place avec une permission de voirie.

Bien qu'ils puissent visuellement être associés à des fossés de voirie, les fossés de remembrement ne sont pas inclus dans la compétence voirie, pas plus que l'entretien des rus, ruisseaux et autres cours d'eau.

3.2.2.3. Entretien des ouvrages d'art et ouvrages hydrauliques

L'unité G.E.P. gère directement l'ensemble des ouvrages d'art (AO) et ouvrages hydrauliques (OH) présents sur son territoire. Ces ouvrages font l'objet d'un recensement permettant de caractériser leur état, d'expertiser les plus critiques et de définir les interventions nécessaires sur les plans préventifs et curatifs.

Sur cette base sont engagés les programmes d'entretien courant et de réparations structurelles.

3.2.2.3.1. L'entretien courant des OA et OH

➤ Ouvrages d'art

Sous la coordination de l'unité GEP, un suivi des ouvrages d'art via les équipes opérationnelles est progressivement mis en œuvre, via des contrôles périodiques annuels.

Celui-ci permettra notamment de vérifier :

- L'état général de l'ouvrage (ex : apparition de fissures sur la chaussée ou l'ouvrage,)
- États de tous les éléments liés à la sécurité (garde-corps, parapets, ...)
- Tous les éléments liés au bon fonctionnement de l'ouvrage (notamment la gestion des eaux de ruissellement : entretien des systèmes d'écoulement)
- L'absence d'invasion de végétaux (et son élimination le cas échéant)
- Réalisation de petites maçonneries de réparations ponctuelles

A l'issue des contrôles, remis au fur et à mesure au technicien de l'unité GEP, selon l'état recensé des ouvrages, des travaux peuvent être nécessaires pour les maintenir en bon état, de manière curative ou préventive.

Sous la responsabilité du technicien du GEP, les travaux sont :

- Soit réalisés par les agents d'exploitation du service voirie (en priorité et dans la mesure du possible technique ou organisationnel) ;
- Soit réalisés pour des entreprises spécialisées (ex : dévégétalisation importante / maçonneries spécialisées / ...) avec un suivi par le technicien du GEP ou les équipes d'exploitation en fonction de l'importance de l'intervention.

➤ Ouvrages hydrauliques et traversées de chaussées

Les passages d'eau sous les OH et les traversées de chaussée doivent pouvoir se faire sans obstruction. Il est donc nécessaire de faire des vérifications régulières et désengorger les ouvrages pour lesquels l'écoulement des eaux n'est pas optimal et risquerait de créer une remontée en amont avec toutes les conséquences que cela induit (notamment le risque d'inondation et dégradations prématuées des accotement ou chaussées).

L'enlèvement des embâcles coincés au droit d'un ouvrage d'art ou ouvrage hydraulique est du ressort du gestionnaire de l'ouvrage, soit la CCLLA pour les ouvrages liés aux voiries d'intérêt communautaire.

Dans le cas de découverte d'un ouvrage obstrué, les services d'exploitation de la voirie sont chargés de déboucher les ouvrages. Cette opération se fait soit par les moyens en régie, soit par des entreprises spécialisées en hydrocurage.

Dans le cadre des curages de fossés, les ouvrages de traversées de chaussée devront être également être entretenus.

3.2.2.3.2. Travaux structurels des ouvrages d'art et hydrauliques

Les opérations de réhabilitation/restructuration des ouvrages d'art et hydrauliques sont gérées par l'unité GEP.

Ce sont des travaux importants, touchant la structure d'un ouvrage, nécessaires pour retrouver le niveau de service initial de l'ouvrage (tonnage ou largeur de passage, niveau de sécurité, ...).

La priorisation des travaux, sous forme d'un Plan Pluriannuel d'Investissement, est de la responsabilité de la CCLLA, et sera faite selon :

- L'état de l'ouvrage diagnostiqué par du personnel qualifié ;
- L'usage de l'ouvrage ;
- La possibilité de dévoyer le trafic pour contourner l'ouvrage, voire son abandon ou déconstruction ;
- Les capacités financières (voir article 5.2.3)

3.2.2.4. Les fauchages/broyages de sécurité des végétaux des accotements

Ces travaux sont gérés par les équipes d'exploitation, et réalisé en régie ou par un prestataire selon les cas et le contexte local.

Le broyage de la végétation des accotements a plusieurs objectifs :

- Limiter la pousse de végétaux le long et sur la voirie ;
- Offrir aux usagers de la route une visibilité maximale pour sécuriser la circulation sur les voies.

Le broyage est réalisé annuellement, au travers de 3 campagnes (printemps, été et automne) selon les modalités techniques disponibles en ANNEXE 9.

Les prestations de fauchage doivent intégrer les nouvelles Obligations Légales de Débroussaillement définies par un arrêté préfectoral d'octobre 2025 qui détermine les mesures à prendre en termes de prévention des incendies le long des voiries d'intérêt communautaires dans les massifs classés à risque (voir ANNEXE 10).

3.2.2.5. L'élagage de sécurité de haies de bords de route

Les haies sont taillées le long des voies circulées dans un souci sécuritaire : offrir une visibilité maximale pour sécuriser les trajets des usagers de la route.

La taille de la crête des arbres est de la responsabilité des propriétaires riverains. L'absence d'élagage relève de la responsabilité du Maire (pouvoir de police).

En cas de défaillance du propriétaire riverain et conformément au Règlement de Voirie (article 4.5), la CCLLA, après mise en demeure du riverain par le Maire, peut réaliser les travaux aux frais des propriétaires concernés.

L'entretien des haies des riverains peut être, jusqu'à présent, assuré par la CCLLA à titre dérogatoire, pour des raisons de sécurité et dans une logique de simplicité de gestion ou pour des raisons historiques (pratiques communales ou communautaires antérieures à l'harmonisation des pratiques sur le territoire).

Néanmoins, le Bureau Communautaire a validé, au printemps 2025, le fait d'abandonner, à l'horizon 2029 (mi-mandat), la taille systématique des haies privées dont la responsabilité incombe aux propriétaires des parcelles sur lesquelles se trouvent les haies plantées (articles R. 116-2 5° du Code de la voirie routière et D. 161-22 du Code rural et de la pêche maritime).

Ce changement de pratique devra s'accompagner :

- D'un recensement, dès 2026 grâce aux relevés SIG et le recouplement parcellaire, du patrimoine de haies publiques par la CCLLA ;
- D'un plan de communication solide et clair déployé sur plusieurs années successives, en lien étroit avec les Communes, afin que les propriétaires prennent la mesure des changements ;
- De mise en place de mesures administratives par les Communes de rappeler aux propriétaires des parcelles concernées leurs responsabilités (lettre d'information, mise en demeure et réalisation aux frais du contrevenant).

3.2.2.6. L'entretien de la signalisation verticale

Dans le cadre de sa compétence, la CCLLA a la gestion de la signalisation verticale réglementaire de Police rattachée au pouvoir de Police de circulation (Maire). Il s'agit de tous les éléments de signalisation verticale prévus par le Code de la route (panneaux stop, cédez le passage, etc.).

Pour être valables et opposables, les panneaux réglementaires de police en place (gestion CCLLA) et nouvellement implantés (à la demande des Communes) doivent être systématiquement accompagnés d'un arrêté municipal de police permanent (compétence Communale : pouvoir de Police de Circulation du Maire) qui sera le seul acte administratif opposable en cas de problème (accidents, dégradations, ...)

La CCLLA, via les équipes d'exploitation, à la charge de remplacer, selon les constats sur le terrain, les panneaux existants :

- Lorsqu'ils sont « Périmés » (durée de vie théorique est limitée à 10 ans, les marques de fabriques généralement au dos des panneaux étant un témoin) ;
- Lorsqu'ils sont cassés et/ou devenus peu lisibles, pouvant créer un doute pour les usagers de la route et/ou devenir un litige en cas d'accident.

Une base de données de panneaux de police est disponible dans le SIG de la CCLLA (type de panneau, taille de panneau (gamme) et état au moment du recensement). Elle doit être mise à jour systématiquement à chaque changement ou implantation de panneau, par le service ayant réalisé les travaux, selon la procédure réalisée par le service SIG.

Tout autre panneau (Signalisation d'Intérêt Locale, ...) est hors compétence.

3.2.2.7. L'entretien de la signalisation horizontale

Les opérations d'entretien de la signalisation horizontale sont suivies ou réalisées par les équipes d'exploitation rattachées aux périmètres communaux.

Il s'agit des éléments de signalétiques horizontaux du code de la route : bandes stop, passages piétons, cédez le passage, etc., recensés dans le SIG de la CCLLA dès 2026 (Observatoire du territoire/ carte / voirie / signalisation horizontale).

Les critères de choix du type de marque, leurs caractéristiques et conditions d'implantation sont définies dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière – Septième partie – Marques sur chaussée.

Travaux neufs :

Dans la mesure du possible technique, toute nouvelle signalisation horizontale sera réalisée en enduits à chaud. Cette technique supporte mieux les agressions du trafic et a une durabilité plus importante.

Travaux d'entretien :

La signalisation horizontale est un complément des panneaux réglementaires de police.

Elle doit être remise en état de manière régulière (tous les 3 à 4 ans en moyenne), avant que leur état d'effacement l'exige, en régie ou via un prestataire :

- Pour le marquage lié à la sécurité (passages piétons, stop, cédez le passage, flèches de sens unique, bandes cyclables, certaines lignes continues, ...)
 - Avant qu'elle soit effacée (risque d'accident en cas d'absence) par l'usure normale du trafic, de manière régulière selon un programme de renouvellement (idéalement entre 3 et 5 ans selon l'importance de trafic supporté par la signalisation) ;
 - Après tout événement (dégradations, manifestations, ...) ayant entraîné l'effacement précoce.
- Pour le marquage à l'usage du domaine public (places de stationnement, ...)
 - Au besoin selon le niveau d'effacement et les usages/besoins identifiés.

Pour les travaux d'entretien dont le programme est diffusé chaque année aux Communes, la CCLLA privilégie en priorité les peintures à l'eau ou solvatées, selon les conditions météorologiques et réglage matériel ou les enduits à chaud.

3.2.2.8. L'entretien du mobilier urbain d'intérêt communautaire

Les travaux de pose ou remplacement sont effectués de préférence en régie par les équipes d'exploitation du service voirie.

Le mobilier est remplacé lorsqu'il est détérioré (vandalisme usure temporelle, accident, ...) par du mobilier équivalent.

Au besoin, il peut aussi être déplacé ou stocké lors d'événements ou travaux.

Les nouveaux équipements seront posés au sol dans des systèmes de fourreau (ou équivalent) afin de faciliter leur enlèvement en cas de besoin : évènement, travaux, ... ou leur remplacement en cas de dégradation, sans avoir à démolir et refaire les massifs de fondation.

Sont exclus de la compétence : bancs, corbeilles de rue, jardinières, abris-bus, miroir, appuis-vélos...

3.2.2.9. L'entretien surfacique des trottoirs

Les travaux d'entretien des trottoirs (y compris sur RD sous conventionnement) font partie de la compétence voirie : reprises à l'identique des surfaces. Il s'agit en priorité d'interventions de réparations surfaciques sur des périmètres sur lesquels un danger de chute a été identifié (déchaussement de pavés, présence de déformations racinaires ou dû à des formations de trous, ...).

Chaque année, les besoins de travaux sont identifiés par les services d'exploitation puis remontés à l'unité GEP afin de l'intégrer dans le programme d'entretien. Les travaux seront priorisés de manière à garantir la sécurité des cheminements piétons.

Cela ne comprend pas le désherbage, le nettoyage de surface (ex : nettoyage haute-pression) et le ramassage des détritus, qui ne font pas partie de la compétence voirie.

3.2.2.10. Les sécurisations du domaine public

La sécurisation du domaine public, fait partie de la compétence voirie pour les domaines suivants :

3.2.2.10.1. Viabilité Hivernale

En cas de présence ou annonce de givre, verglas et/ou neige, la sécurisation (préventive ou curative) des voies de circulation d'intérêt communautaire et des trottoirs incombe à la CCLLA, par les équipes d'exploitation de la voirie.

Le déneigement du domaine public d'intérêt communautaire aux abords des Etablissements Recevant du Public ne peut être délégué et doit rester de compétence communautaire.

Les agents des services techniques sont donc chargés prévenir et de supprimer, en priorité sur les chaussées et aux abords des lieux et bâtiments publics. :

- Les plaques de verglas et de givre par action de salage
- La neige par action de raclage et salage

Les Communes sont seules compétentes pour prendre un arrêté municipal imposant aux habitants de concourir à la sécurité des voies, par le déneigement devant leurs domicile et magasin. Aussi, la CCLLA demande l'application de cette disposition. A défaut, en cas de dommage, la responsabilité de la Commune sera engagée.

Les interventions sont de deux natures :

- *Interventions préventives* :

Les décisions de sorties de salage sont décidées la veille, par le responsable des équipes d'exploitation ou son représentant, selon les prévisions météorologiques, afin que les agents puissent saler les routes avant les flots de véhicules pendulaires matinaux.

- *Interventions curatives* :

Elles sont anticipées au maximum, selon les prévisions météorologiques, afin de préparer le matériel et les horaires décalés des agents.

Dans les 2 cas, une organisation des horaires des agents, même en dehors des heures ouvrées, doit être mise en œuvre par un encadrant afin de respecter la loi sur les temps de travail et de repos.

3.2.2.10.2. Mises en sécurité

Aux heures ouvrées, les équipes d'exploitation de la CCLLA sont chargées de réaliser les mises en sécurité liées à la compétence voirie, sur le domaine mis à disposition, de dangers tels que des nids de poules, des déformations, des manques de matériaux, ... qui pourraient mettre en danger les usagers du domaine public. Ces mises en sécurité peuvent être la mise en place des panneaux d'avertissement, de matériaux, voire la condamnation d'un périmètre, sinon d'une voie (sous arrêté municipal).

3.2.2.11. L'entretien des chemins ruraux empierrés et de randonnées

Les chemins empierrés représentent une part importante du patrimoine viaire des Communes de la CCLLA.

Aussi, l'entretien annuel des chemins empierrés, géré et réalisé par les services d'exploitation de la voirie, doit permettre un usage en toute sécurité par divers utilisateurs (dans les conditions de vitesse et tonnage arrêtées).

Chaque année, un programme d'entretien des chemins est donc défini et mis en œuvre à l'échelle de chaque Commune, selon les besoins et l'évolution des dégradations constatées par les agents et/ou signalées par des Elus ou riverains sur l'année écoulée.

Suite à un état des lieux durant l'hiver, les interventions sont principalement programmées en sortie d'hiver, soit entre février et mai, en priorisant les chemins ayant subi le plus dégâts tout en optimisant les interventions de manière géographique afin de limiter les déplacements des ateliers d'entretien.

Les éléments techniques et organisationnels sont disponibles en ANNEXE 11.

3.2.2.12. Aspiration des feuilles mortes

Les feuilles mortes sur les chaussées peuvent boucher les avaloirs (et créer des inondations) ou devenir dangereuses en cas de pluie (phénomènes de glissance).

Au titre de sa compétence voirie et de sa compétence balayage des chaussées, la CCLLA, par le biais des équipes d'exploitation voirie, assure donc le ramassage des feuilles mortes tombées sur les chaussées.

Le ramassage des feuilles est à la fois réalisé :

- en régie avec les moyens alloués (souffleurs, aspirateurs et camionnette) ;
- à l'aide de la balayeuse mécanisée (compétence balayage),

durant la période perte des feuilles arbustives soit à partir septembre et jusqu'aux dernières feuilles au sol.

Les autres espaces publics ne sont pas concernés par le ramassage des feuilles mortes.

3.2.2.13. Entretien des avaloirs

Les avaloirs doivent régulièrement être entretenus, notamment aux abords de lieux arborés ou en point bas, afin de récupérer toutes les eaux de ruissellement. Un avaloir qui n'assure pas sa fonction correctement risque de créer des inondations avec dégâts chez les riverains ou création d'accidents (aquaplaning / verglas).

La CCLLA, à travers le service d'exploitation, réalise :

- Au moins une fois par an, de préférence au printemps avant la période des orages, la vérification et le rinçage au minimum. Et si besoin, le pompage et mise en déchetterie agréée, des effluents présents au fond de chaque regard de visite du réseau d'eaux pluviales, soit l'ensemble du réseau ;
- Au besoin, un nettoyage supplémentaire dans les regards le nécessitant (notamment à l'automne dans les périmètres très arborés), car de nouveau encombré malgré un premier passage.

Cette prestation est réalisée par une entreprise spécialisée, équipée de matériel spécifique pour nettoyer les avaloirs et au besoin, aspirer et évacuer les effluents.

La compétence voirie n'inclut pas ce qui relève de la compétence eau pluviale, par exemple les réparations liées aux défauts des regards en eux-mêmes, ou toute autre intervention sur le système d'assainissement en eau pluviale.

3.3. La gestion du Domaine Public d'intérêt communautaire

On distingue 3 missions particulières :

3.3.1 Le suivi des interventions sur la voirie d'intérêt communautaire

Les demandes d'interventions sur la voirie d'intérêt communautaire, en vue d'obtenir une permission de voirie, sont à envoyer à permissiondevoirie@loirelayonaubance.fr pour être instruites et suivies par le pôle GEP, dans un délai de 1 mois (2 dans le cas de projets complexes), selon le processus suivant :

Le processus d'instruction des demandes d'autorisation d'intervention sur le domaine public d'intérêt communautaire, selon le type de demande, est joint la charte à l'ANNEXE 12.

En dehors de la voirie d'intérêt communautaire, les instructions sont faites par les mairies avec l'appui des équipes d'exploitation, qui pourront solliciter techniquement l'unité GEP.

3.3.2 L'instruction des autorisations d'urbanisme

Le service Autorisation des droits des sols demande l'avis du service voirie dans les dossiers d'urbanisme qu'il instruit : Certificats d'Urbanisme, Permis d'Aménager, Permis de Construire, ...

Cet avis est émis par l'unité GEP, sur la base des considérations suivantes :

- La capacité des voies à la vue des futurs usages futurs induits par le projet (ex. : augmentation nette du trafic sur une voie sous-dimensionnée) ;
- L'aspect sécuritaire du projet au regard de l'environnement de celui-ci : ne pas créer une situation de danger (ex. : une sortie d'habitation sans visibilité) ;
- La présence d'éléments sur le domaine public pouvant être un obstacle au projet (ex. : présence d'un candélabre au niveau d'un accès).

3.3.3 Les arrêtés d'alignement

Un arrêté d'alignement est un outil juridique et technique qui clarifie les limites entre propriété publique et privée, essentiel pour les travaux, les ventes immobilières ou la planification urbaine. Ils sont délivrés par le service d'exploitation de voirie, qui, en cas de besoin (absence de borne de géomètre ou d'élément en limite de propriété), feront appel à un géomètre-expert.

3.3.4 L'occupation du Domaine Public d'intérêt communautaire

Les modalités d'occupation du domaine public géré par la CCLLA sont définies dans le règlement de voirie communautaire.

Cela concerne (voir ANNEXE 13) :

- Les chantiers sur les ouvrages de distribution électrique (le SIEML perçoit les RODP : Redevances d'Occupation du Domaine Public, liées aux réseaux de transport électrique)
- Les chantiers et réseaux liés au gaz
- Les réseaux de communications électroniques (excepté pour la redevance d'usage du réseau de Fibre Optique perçu par le Syndicat Mixte Ouvert Anjou Numérique)

Cette occupation du domaine public est soumise au paiement d'une redevance dont les modalités sont précisées au chapitre V.

Ne sont pas concernées les occupations du domaine public d'intérêt communautaire non liées à la compétence voirie : terrasses, commerces de bouche ambulants, étals de magasins, échafaudages, ... pour lesquelles ce sont les Communes qui gèrent les permissions de voirie et collectent les recettes.

3.4. Balayage mécanisé des chaussées en agglomération

Le balayage mécanisé des chaussées est assuré par la CCLLA, via un prestataire, et vise à assurer le nettoyage des caniveaux et abords de chaussée du domaine public, ainsi que celui des 3 principaux marchés alimentaires du territoire (Chalonnes-sur-Loire, Thouarcé et Brissac-Quincé). Cela ne comprend pas les trottoirs.

Enjeux :

Entretien du domaine public viaire (déchets, gravillons, feuilles mortes, ...)
Écoulement des eaux de ruissellement (caniveaux et avaloirs)

En 2024, la Communauté de communes a initié une harmonisation des pratiques afin d'offrir un niveau de service équivalent à tous les administrés, selon des critères communs.

4 différents périmètres de balayage sont définis avec des niveaux de service adaptés aux spécificités des zones concernées :

- Les hyper-centres urbains liés à une densité importante de commerces et services : 44 fois / an (Chalonnes-sur-Loire).
- Les centres-bourg des 4 polarités du territoire : 12 fois / an pour les centres des 4 principales polarités du territoire (Brissac-Quincé, St-Georges-sur-Loire, Chalonnes-sur-Loire et Thouarcé).
- Cœur de bourg / Zones d'attractivité : 8 fois / an (2 fois / trimestre) pour les principaux coeurs de bourgs et zones d'attractivité des « zones agglomérées » (Communes et Communes déléguées avec la présence minimale d'un certain niveau de service : commerces, ERP, ...).
- Zones périphériques denses et ZAE : 4 fois / an (1 fois / trimestre) pour les zones périphériques « denses » et les ZA/ZI.

Les périmètres sont précisés dans la cartographie disponible dans le SIG de la CCLLA (Observatoire du territoire / Carte / Voirie / Balayage)

La mise à jour de ces périmètres pourra s'effectuer avec l'intégration des futures voies qui pourront être mises à disposition de la CCLLA (ex : lotissements, extension de ZAE, ...), selon l'application des mêmes critères.

Chaque fin d'année, le prestataire ajuste son planning annuel de passage pour l'année suivante : ce planning sera vérifié et validé par les équipes d'exploitation puis transmis aux Communes.

Les jours de passage sont confirmés chaque semaine, ainsi que la veille du passage par l'entreprise auprès du référent technique désigné, qui est chargée de confirmer le passage de la balayeuse aux Communes concernées.

Les services d'exploitation sont chargés de suivre la qualité des prestations (respect du calendrier, des périmètres et du devoir de résultat du prestataire) et de coordonner les interventions des agents sur le terrain et celles de la balayeuse.

IV. L'EXERCICE FINANCIER DE LA COMPETENCE VOIRIE

4.1. Le budget voirie communautaire

4.1.1. Les dépenses

La CCLLA délibère chaque année sur le montant des budgets nécessaires à l'exercice de sa compétence voirie dans le cadre de l'élaboration des budgets communautaires.

Le budget voirie se décompose en une section de fonctionnement et une section d'investissement :

Fonctionnement : ces dépenses concernent l'ensemble des charges nécessaires au fonctionnement des services et à la réalisation des prestations d'entretien courant. Notamment :

- Les dépenses des personnels affectés à la compétence
- L'ensemble des prestations d'entretien des voiries et de ses accessoires déclarés d'intérêt communautaire, effectué par le service centralisé et les équipes d'exploitation ou via des prestataires
- Fournitures des matériaux et matériel nécessaires à la réalisation de cet entretien en régie (pierres, enrobés à froid, etc.)
- Réparation des matériels roulants
- Études diverses
- Autres frais divers (petit matériels, équipements de protection individuelle, ...)
- Carburant ...

Ces prestations n'impactent ni le statut des voies (hiérarchisation et fonctionnalité), ni la géométrie des voies et ouvrages, ni les aménagement et accessoires associés.

Investissement : ces dépenses correspondent aux charges liées aux biens immobiliers et aux améliorations durables des voiries déclarées d'intérêt communautaire. Notamment :

- Renforcements structurels des chaussées nécessaires à leur conservation
- Études et travaux visant à réaliser les opérations de réhabilitation ou de reconstruction d'ouvrages d'art et d'ouvrages hydrauliques (co-financés par les Communes via les AC : voir plus bas)
- Études et travaux de création et d'aménagement de voirie selon les modalités définies par la présente charte
- Acquisition d'engins, véhicules et matériels nécessaires à l'exercice de la compétence voirie (tracteur avec épareuses, lamier, fourgons, ...)
- Panneaux de signalisation temporaires ;
- Études et réalisation de pistes cyclables portées par la CCLLA ...

L'entretien de la voirie dans les ZAE d'origine communautaire est imputé au budget « actions économiques ».

4.1.2. Les recettes

Fonctionnement

Elles sont de 2 ordres :

- Les montants versés par les communes lors du transfert de compétence conformément à l'article 1609 nonies C, IV et V.

Ces charges, dépenses obligatoires des communes, sont appelées attributions de compensation (AC). Elles ont été instaurées par le législateur afin de garantir la neutralité des charges transférées à l'EPCI au moment du transfert de compétence. Elles permettent à la communauté de communes de financer la compétence jusqu'alors assurée par les communes (pour ces dernières, le cumul des dépenses liées à la compétence constatées avant le transfert de compétence est transformé en attribution de compensation, la neutralisation est donc également assurée).

Conformément aux principes communément admis, les montants des attributions de compensation versées par les communes sont, depuis le transfert de compétence, fixes. Pour autant, afin de garantir la bonne exécution des compétences transférées, le législateur a prévu la possibilité de les réviser à la hausse ou à la baisse, selon les modalités de la révision libre prévues au 1° bis du V de l'article 1609 nonies du CGI. Cette procédure nécessite une délibération à la majorité des deux tiers du conseil communautaire et délibération concordante des communes membres.

- Les fonds propres de la communauté de communes Loire Layon Aubance. Elles financent l'augmentation des prix et des charges, notamment de personnel. A ce jour, en l'absence de révision du montant des AC, elles couvrent également l'extension du périmètre physique de la compétence : entretien de la voirie intégrée à l'intérêt communautaire postérieurement à la prise de compétence.

Parallèlement, la communauté de communes finance intégralement (sans transfert de charge) le balayage mécanisé des voies en agglomération, l'entretien en fonctionnement des ouvrages d'art et hydrauliques, et les liaisons cyclables intercommunales.

Investissement

Elles se décomposent en différentes fractions :

- Pour les projets d'aménagement des communes :
 - Les attributions de compensation d'investissement voirie propres à chaque commune
 - Les subventions perçues pour les opérations de voirie d'intérêt communautaire
 - Le fonds de compensation de la TVA (FCTVA)
 - Les fonds de concours éventuels versés par les Communes
- Pour les acquisitions de matériels :
 - Une part des attributions de compensation de fonctionnement (résultante des modalités de transfert de charges proposées par la CLECT et validées)
 - Les fonds propres de la CCLLA
 - Le fonds de compensation de la TVA (FCTVA)
- Les opérations de grosse maintenance et les entretiens structurels des voiries déclarées d'intérêt communautaire
 - Les fonds propres de la CCLLA
 - Le fonds de compensation de la TVA (FCTVA)

4.2. Le financement de la compétence voirie

4.2.1. Les principes

Le schéma est le suivant :

- Les programmes d'entretien courant, de maintenance lourde et d'entretien structurel des chaussées d'intérêt communautaire³ sont établis par la CCLLA selon les modalités prévues à l'article 4.2.2 de la présente charte. Leur financement est globalisé pour garantir le bon état du patrimoine à l'échelle communautaire conformément aux principes retenus d'équité sur tout le territoire, sans lien avec les contributions initialement versées par les communes. Celles-ci peuvent évoluer selon les modalités de la révision libre prévues au 1° bis du V de l'article 1609 nonies du CGI.
- Les opérations d'aménagement et de création de toute voirie, chemin ou accessoire relevant de la compétence communautaire³ sont sollicitées par les communes et mises en œuvre par le service communautaire selon les modalités précisées au chapitre IV de la présente charte. Elles sont financées par la commune concernée, sur son AC d'investissement. Ces dépenses se traduisent par une évolution de la géométrie de la voie (rétrécissement, élargissement, ajustement des tracés et des profils) ou de son niveau de service (modification du classement de la voie dans la hiérarchie des voies, de sa destination et de son usage, sa fonctionnalité ...).

Le financement de la compétence peut donc être ainsi schématisé :

³ Sont concernées toutes les voies et accessoires intégrées à la compétence communautaire telle que définie au point 3.1 de la présente Charte.

	Investissement	Fonctionnement
Création et aménagement et amélioration du niveau de service des voiries d'intérêt communautaire	Communes via les AC d'investissement voirie	
Maintenance et entretien structurels des voiries	CCLLA	
Entretien courant des voiries d'intérêt communautaire		CCLLA
Travaux d'entretien des OA et OH		CCLLA
Travaux structurels sur les OA et OH	CCLLA et communes à part égale	
Liaisons cyclables structurantes	CCLLA	
Liaisons cyclables en agglomération	Commune via les AC d'investissement voirie	
Liaisons cyclables intra-communales mais hors agglomération, présentant un intérêt communautaire (polarités, équipement structurant, ...)	Commune via les AC d'investissement voirie, avec possibilité de fonds de concours communautaire.	
Entretien des liaisons cyclables (y compris en site propre)		CCLLA

4.2.2 Les règles spécifiques du financement des projets d'aménagement et de création de voie

Ces opérations engendrent des dépenses, toutes taxes comprises, d'études, de diagnostics divers, des relevés topographiques ... (de la faisabilité à la remise des ouvrages) : voir ANNEXE 14 pour le périmètre précis des dépenses concernées.

Ces dépenses sont financées par l'AC d'investissement de chaque Commune.

4.2.2.1 : La fixation des AC d'investissement voirie

L'année des échéances municipales, le montant des attributions de compensation d'investissement (ACI) est celui déterminé lors de la précédente mandature.

Le montant des ACI pourra être modifié une fois par mandat par les Communes qui le souhaitent en fonction des besoins identifiés.

4.2.2.2 : L'autorisation de programme communale (recettes communales affectées à la réalisation des opérations de création ou d'aménagement de voirie de chaque commune)

Chaque Commune dispose, pour la durée du mandat, d'une autorisation de programme communale (recettes pour la réalisation des opérations de création ou d'aménagement de voies souhaitées par chaque Commune) composée comme suit :

- AC annuelle d'un montant librement arrêté par chaque commune en début de mandature, compte tenu de son projet municipal, cumulée sur les 6 années de la mandature
- Subventions éventuelles notifiées et réparties
- Montant du FCTVA à percevoir.
- Fonds de concours le cas échéant décidés par les Communes conformément aux dispositions du 5.2.2.4 ci-dessous.
- Sont déduits de cette enveloppe 8,4 % permettant de financer une enveloppe mutualisée de maîtrise d'œuvre qu'elle soit interne ou externe (voir ci-dessous 5.2.2.4)

Cette autorisation de programme est globale (calculée sur 6 années au début de chaque 1^{ère} année du mandat) et mise à jour en tant que de besoin tout au long du mandat.

4.2.2.3 : Les crédits de paiement

Chaque autorisation de programme est décomposée annuellement en crédits de paiement (dépenses pour la réalisation des opérations de création ou d'aménagement de voirie) correspondant aux opérations dont la réalisation est en cours ou le démarrage programmé dans l'année budgétaire.

4.2.2.4 : Le financement des frais d'études de création ou d'aménagement de voirie

Les études de maîtrise d'œuvre sont réalisées en interne par l'unité bureau d'études voirie ou externalisées (avec un suivi du BE voirie).

Le coût est forfaitisé à 8,4% du coût des travaux.

Le montant est déduit directement de l'autorisation de programme ci-dessus décrite (5.2.2.2).

4.2.2.5 : Les fonds de concours communaux pour la réalisation d'opérations de création ou d'aménagement de voirie

En complément des AC, des fonds de concours peuvent être versés par la Commune à la Communauté de communes.

Ces fonds de concours sont mobilisés lorsque le projet communal d'investissement en matière de voirie est supérieur à l'autorisation de programme calculée selon les modalités précisées au 5.2.2.1 de la présente charte.

Les fonds de concours sont régis par l'article L 5211-5-1 du CGCT code général des collectivités territoriales qui stipule les conditions suivantes :

- Délibérations concordantes de la Commune et de l'EPCI qui doivent être adoptées à la majorité simple du Conseil communautaire et du Conseil municipal. La délibération doit faire apparaître un plan de financement indiquant la dépense et toutes les recettes permettant le financement de l'équipement,
- Le bénéficiaire du fonds de concours doit financer sur ses fonds propres, une part de financement au moins égale au montant des fonds de concours reçus. Le bénéficiaire doit donc prendre à sa charge au moins la moitié du financement résiduel.

Une fois votée de manière concordante par la commune et la CCLLA l'autorisation de programme est modifiée pour intégrer le montant du fonds de concours.

4.2.2.6 : La mutualisation des subventions aux projets de création ou d'aménagement de voirie

Les opérations d'aménagement ou de création de voirie peuvent bénéficier de différentes subventions externes, sous conditions propres à chaque règlement mise en place par l'institution versant les subventions, par exemple :

- CCLLA : soutien financier pour développer les modes actifs (voir ANNEXE 15), soutien financier pour désimperméabiliser les sols ou limiter les îlots de chaleur, ...
- Région Pays de la Loire : mise aux normes des points d'arrêt routiers de bus, liaisons douces vers les gares, aide aux aménagements des Petites Cités de Caractère, ...
- Département du Maine et Loire : liaisons douces, désimperméabilisation, amendes de police...
- Europe : FEDER (fonds européen de développement régional)
- État : DETR, DSIL, Fonds Vert, Territoire Cyclable, ...

Ces subventions sont remises au crédit de l'autorité bénéficiaire de l'opération (CCLLA pour les liaisons structurantes ou commune pour les autres), et intégrées à l'autorisation de programmes dès qu'elles sont notifiées et au plus tard au prochain budget voté (sauf les amendes de police directement perçues par les Communes : elles ont donc la gestion des dossiers de subvention).

Les dossiers de demandes de subvention DSIL et DETR suivent les modalités établies par l'État en la matière :

- Dépôt (programme des travaux, estimation financière, plan de financement complet) en début d'année (fin janvier) ;
- Respect des conditions d'éligibilité : respect des règles et conditions de subventionnement définies chaque année par le préfet, dépôt des dossiers au stade de l'avant-projet définitif (AVP) validé par la commune bénéficiaire ; engagement de l'opération possible sur la base de la notification des marchés de travaux dans l'année du dépôt de la demande de subvention.

Les dossiers présentés doivent donc être identifiés en N-2 pour pouvoir être étudiés et validés au stade (AVP) en fin d'année N-1 (dépôt des dossiers en janvier de l'année N).

L'ensemble des dossiers de demandes de subvention sont établis par le maître d'ouvrage (CCLLA ou commune dans le cadre des opérations sous co-maîtrise d'ouvrage portées par les communes), à l'exception des

subventions au titre des amendes de police qui relèvent des seules communes. Ces dernières subventions sont en effet liées à la police de circulation détenue par les communes.

Les demandes de subventions au titre des Amendes de Police délivrées par le Département sont déposées par les Communes et les recettes leur sont directement versées et peuvent venir abonder les AC du projet sous forme de Fond de Concours.

4.2.2.7 : Le suivi de la consommation des crédits des opérations de création ou d'aménagement de voirie

Le dispositif Autorisation de programme/crédits de paiement (AP/CP) fonctionne de la façon suivante :

Modalités d'inscription budgétaire	Autorisation de programme communale	Crédits de paiement
	AC communale sur 6 ans + subventions notifiées et réparties + fonds de concours – (8,4%) + (part FCTVA) – crédits de paiement mandatés	Dépenses budgétaires annuelles pour la réalisation des opérations de création ou d'aménagement de voirie

L'autorisation de programme intègre annuellement des subventions notifiées et réparties annuellement mais aussi des fonds de concours décidés, le cas échéant, par la Commune.

Les crédits de paiement reflètent l'avancée des opérations et la réalisation du programme pluriannuel d'investissement.

Chaque Commune est informée de l'évolution de son autorisation de programme et de l'avancée de la consommation de ses crédits de paiement régulièrement, conformément au mode opératoire décrit à l'article 4.2.1.1.

4.2.2.8 : La responsabilité financière de la Commune en cas d'annulation ou de modification substantielle de projet à l'initiative de la Commune.

L'étude d'un projet, son pilotage et la coordination de ses différents intervenants mobilisent l'ingénierie communautaire et peut donner lieu à contrat avec un prestataire mandaté pour la réalisation des études de maîtrise d'œuvre.

Dans l'hypothèse d'une modification substantielle de projet, pour quelque motif que cela soit, les études réalisées seront refacturées par la CCLLA à la Commune sur l'Autorisation de Programme. C'est notamment le cas si :

- Un projet est abandonné par la Commune après le lancement des études ;
- Un projet, suite à de nombreuses modifications sollicitées par la Commune, nécessite de relancer le marché de MOE en raison de modifications importantes du programme qui entraînent le bouleversement de l'économie générale du marché (Code de la Commande Publique).

Pour les prestations externalisées, la somme totale des études réalisées est déduite de l'autorisation de programme. Les heures du bureau d'études voirie (élaboration du cahier des charges, échanges avec la commune, pilotage du prestataire) sont également dues.

Pour ce qui concerne les études réalisées en interne, les heures du service voirie sont, de la même manière, déduites de l'autorisation de programme.

Le taux horaire correspondant aux temps passé sur le projet est fixé à 80 €, ce qui intègre le coût du technicien, l'assistance de service, l'implication des encadrants, l'implication des services supports (celui de la Commande Publique notamment). Il est précisé que pour un prestataire privé, ce coût est généralement compris entre 80 et 100 €/h.

Les heures internes, passées par projet, sont comptabilisées chaque semaine dans un fichier dédié. Le détail des heures est communiqué à la Commune à l'appui de la communication du montant déduit de l'autorisation de programme.

De même, si un projet est modifié plus de 3 fois au niveau Esquisses (ESQ), le surcoût de la maîtrise d'œuvre externe et/ou du temps passé en interne sera due par la Commune dans les mêmes conditions que ci-dessus.

4.2.3 Les règles spécifiques au financement des interventions sur les ouvrages d'art et hydrauliques

Les opérations en investissement pour réaliser les travaux de réhabilitation/restructuration des ouvrages d'art et hydrauliques sont financés conjointement entre la CCLLA et les Communes :

- 50% par le budget d'investissement Communautaire ;
- 50 % par un fond de concours communal, et une Attribution de Compensation librement déterminée par les communes.

Le service voirie a la responsabilité de réaliser le PPI dédié aux OA/OH (voir article 4.1.2.3.2) en utilisant les fonds financiers décrit ci-dessus mis à sa disposition.

4.3 Les opérations sous co-maîtrise d'ouvrage

Les opérations de voirie, qu'il s'agisse d'entretien, d'aménagement ou de création, sont conduites dans différents contexte :

- Opération d'aménagements sous maîtrise d'ouvrage communale intégrant divers travaux d'aménagements d'espaces public ou de construction,
- Aménagements avec ou sans reprise des réseaux, ...
- Travaux de création nécessitant diverses poses de réseaux,
- Création d'éclairages publics, ...

Les maîtrises d'ouvrage sont alors multiples :

- Places et placettes, espaces verts, eaux pluviales de compétences communales,
- Voirie, assainissement de compétence communautaire

- Autres réseaux selon les cas confiés à divers concessionnaires : Syndicats des Eaux de l'Anjou (eau potable), réseaux sous compétence du SIEML, ...

Au-delà de la coordination nécessaire des travaux des concessionnaires relevant de la CCLLA au titre de sa compétence voirie, une unification des opérations des diverses maîtrises d'ouvrage peut être souhaitable pour coordonner les études et travaux dans une logique d'ensemble ou pour minimiser les coûts. Dans cette optique, et uniquement dans ce cadre, il peut être institué des conventions de co-maîtrises d'ouvrage entre la CCLLA et les Communes, voire des opérateurs de réseaux (SEA par exemple).

Ce dispositif, prévu à l'article L. 242212 du Code de la commande publique, vise à permettre à plusieurs maîtres d'ouvrage intéressés par la réalisation d'une même opération de travaux d'en assurer conjointement la maîtrise d'ouvrage, et ce en confiant la maîtrise d'ouvrage de l'intégralité de l'opération à l'un des maîtres d'ouvrage « initiaux ».

Pour pouvoir être mis en œuvre, le transfert de maîtrise d'ouvrage publique suppose la conclusion d'une convention, dont l'article L. 242212 du Code de la commande publique prévoit qu'elle doit identifier celui des maîtres d'ouvrage initiaux auquel est transférée, pour une durée précisée et un montant, la charge de conduire effectivement la maîtrise d'ouvrage de l'opération, et qui sera donc le pilote de l'opération.

Une convention de co-maîtrise d'ouvrage (voir exemple en ANNEXE 16) doit donc être signée entre la CCLLA et la Commune (voire un opérateur de réseau), à l'issue d'une délibération du Conseil Municipal puis du Conseil Communautaire. Ces délibérations concordantes devront intervenir à l'issue de la phase Esquisses des études, avant le lancement de la phase Avant-Projet (voir ANNEXE 3).

La co-maîtrise d'ouvrage est exercée à titre gratuit. Elle explicite le rôle de chaque maître d'ouvrage et la répartition du montant des travaux en référence aux coûts engagés au bénéfice de chaque maître d'ouvrage. Cette répartition comprend les coûts de la maîtrise d'œuvre.

Cette répartition prévisionnelle peut évoluer au cours des études ou de la réalisation des travaux. Les bilans financiers réguliers font pour arrêter définitivement cette répartition.

Le pilotage de l'opération peut relever, selon les cas, de la CCLLA ou de la Commune. Le choix est fait sur la base de part des travaux incomptant à l'une ou l'autre des maîtrises d'ouvrage.

Dans tous les cas de figure, les 2 maîtrises d'ouvrage s'engagent à associer l'ensemble des parties au choix des entreprises de travaux et à transmettre préalablement à leur validation tout projet d'avenant ayant pour conséquence :

- soit une augmentation du montant des travaux
- soit un changement de répartition entre travaux de compétence communautaire et travaux de compétence communale.

La maîtrise d'ouvrage pilote crée au budget en recette et en dépense un compte de tiers (chapitre 45), et impute en dépenses le montant TTC des travaux, de la MOE et toute dépense indissociable au projet (BE techniques, ...) en proportion des travaux et, en recettes, les remboursements effectués par le délégant selon un échéancier mis à jour régulièrement.

Le délégant impute les demandes de remboursement sur un compte 23 (immobilisation en cours) et fait ainsi son affaire de la récupération du FCTVA. Le maître d'ouvrage délégué doit donc fournir toutes les factures justifiant de la consommation des avances reçues.

. Lorsque les travaux sont achevés un bilan définitif est établi. Il est validé par les parties sous la forme d'un quitus qui permet au maître d'ouvrage délégués de percevoir le solde de l'opération.

4.4 Les redevances d'occupation du Domaine Public

Conformément aux dispositions du Code général des collectivités territoriales et du Code de la voirie routière, la Communauté de Communes Loire Layon Aubance, à laquelle a été transférée la compétence voirie, est seule compétente pour instituer, liquider et percevoir les redevances liées à l'occupation du domaine public routier, liées à la compétence.

Ces redevances s'appliquent à toute occupation, permanente ou temporaire, du domaine public routier inter-communal (occupation du domaine d'intérêt communautaire par des ouvrages aérien ou souterrain, de manière permanente ou provisoire).

Le barème des tarifs d'occupation du domaine d'intérêt communautaire est fixé annuellement par délibération du Conseil Communautaire, excepté pour les tarifs réglementés par l'État (voir ANNEXE 13)

Le produit de ces redevances est perçu directement par la Communauté de Communes Loire Layon Aubance, qui en assure la gestion conformément aux textes en vigueur.

Conformément aux préconisations du Code Général des Collectivités Territoriales, les RODP existantes avant le transfert de charges minorent d'un montant équivalent le montant des AC versés par les Communes. Toute nouvelle RODP est en revanche collectée directement par la CCLLA, indépendamment des AC versées par les Communes.

V. CONDITIONS DE REVISION DE LA CHARTE

La charte voirie sera révisée :

- En cas de modification législative, qui notamment, viendrait transformer les pratiques inscrites ou rendre illégale/impraticable le travail des services
- En cas de changements de pratiques/méthode de travail
- En cas de changement de responsabilités sur certains points précis de la compétence ou des compétences communales

Les propositions de révisions seront proposées en débat au Bureau communautaire, sur proposition ou auprès avis de la Commission Infrastructures.

Les évolutions de la Charte sont compilées dans un tableau dédié et disponible en ANNEXE 17.

VI. LEXIQUE

- Talus : surface en pente qui relie deux niveaux de terrain situés à des hauteurs différentes
- Site propre : site dédié à son usage (ex: piste cyclable dédiée aux cyclistes et non piétons)
- Chemin de randonnée : un itinéraire identifié et balisé, généralement situé en pleine nature et principalement conçu pour être parcouru à pied.
- Chemin rural : voie appartenant au domaine privé de la commune, affectée à l'usage du public, mais qui n'a pas été classée comme voie communale
- Fossé de remembrement : un fossé creusé ou réaménagé lors d'une opération de remembrement agricole (réorganisation des parcelles)
- Emissaire : fossé qui sert à évacuer l'eau qui s'écoule par ruissellement ou par drainage.
- Signalisation horizontale : ensemble des marquages au sol.
- Jalonnement : ensemble des marquages et dispositifs permettant de jalonner, d'indiquer un cheminement, un usage
- Affleurant : au même niveau que le revêtement de chaussée ou de trottoir, sans débord, ou avec une tolérance très faible (souvent quelques millimètres selon les normes)

VII. LISTE DES ANNEXES

Annexe	Article	Contenu
1	3.1.1.1	Routes classées à Grande Circulations
2	4.2.1.1	Planning d'élaboration du PPI voirie
3	4.2.1.1	Modalités de prise en charge des projets d'aménagement par le service voirie
4	4.2.1.2	Fiche de demande d'études
5	4.2.1.2	Fiche-opération
6	4.2.2	Plan de gestion de la compétence voirie
7	4.2.2.1	Entretien des chaussées
8	4.2.2.2	Entretien des fossés
9	4.2.2.4	Procédures de broyage des accotements
10	4.2.2.4	Mesures sur les O.L.D.
11	4.2.2.11	Entretien des chemins empierrés
12	4.3.1	Procédure d'instruction des permissions de voirie
13	4.3.4 et 5.4	R.O.D.P.
14	5.2.2	Liste des prestations non comprises dans les 8,4 % prélevés sur les AC
15	5.2.2.6	Soutien financier de la CCLLA pour développer les modes actifs
16	5.3	Exemple d'une convention de co-MOA
17	6	Révision de la Charte
18		Principes généraux
19		P.V. de type de mise à disposition