

MISE EN PLACE DE LA NOUVELLE POLITIQUE DE CLASSEMENT DANS LE DOMAINE PUBLIC ROUTIER METROPOLITAIN DES VOIES PRIVEES EXISTANTES

I. Rappel du contexte

A) Historique de la politique de classement

Depuis sa création, la Métropole européenne de Lille possède un domaine public routier dont elle est gestionnaire mais également propriétaire. Ce patrimoine est en constante évolution, essentiellement au gré des transferts légaux, de l'arrivée de nouvelles communes et des classements de voies privées.

En matière de classement des voies privées, trois époques d'actions peuvent être distinguées depuis la création de la Communauté urbaine de Lille.

De 1968 à 1979, la politique de classement reposait sur des considérations techniques et une application stricte de normes géométriques.

Ensuite, de 1980 à 2005, ce fut principalement l'époque des programmes prioritaires (transferts d'office) avec en parallèle, à partir de 1992, la mise en place d'un groupe de travail de classement (devenu depuis le comité de pilotage de classement) basé sur un examen technique et politique conjoint (voirie, assainissement et stationnement) privilégiant, en théorie, la fonctionnalité, l'usage et la qualité des ouvrages. Cependant cette politique fut limitée par le règlement du POS alors en vigueur qui prévoyait uniquement la possibilité d'une reprise en domaine public des voies d'une emprise supérieure à 9 m.

Enfin, en 2015, l'adoption d'une délibération-cadre ambitionnant une évolution des politiques de classement a permis un assouplissement des critères géométriques au bénéfice de la fonctionnalité des voies. De plus, de nouveaux outils ont été mis en œuvre, parmi lesquels un programme pluriannuel de transfert d'office afin de résorber un certain nombre de dossiers, représentant approximativement 110 km de voies, ou encore la possibilité de recourir à des mécanismes juridiques conventionnels permettant d'apporter des solutions de classement facilitatrices.

B) Etat des lieux

En dehors de la procédure de transfert d'office telle qu'engagée lors du dernier mandat, chaque dossier de classement fait l'objet d'un examen en Comité de pilotage de classement puis, en cas d'avis favorable, de deux actes administratifs : l'un autorisant l'acquisition de l'emprise de la voie (délégation est donnée au Vice-

Séance du lundi 28 juin 2021

Délibération DU CONSEIL

Président en charge de la Stratégie et de l'action foncière et patrimoniale de la Métropole), l'autre officialisant son classement dans le domaine public, une fois l'acquisition effectuée (délégation est donnée au Bureau de la Métropole).

Il est également rappelé que, les Communes étant compétentes en matière d'éclairage public, d'entretien des espaces verts et de mobilier urbain, la gestion et l'entretien de ces ouvrages, dès lors qu'ils sont situés sur des emprises appartenant au domaine public routier métropolitain, leur revient de plein droit.

A ce jour, la MEL est propriétaire d'environ 3850 km de voies. Les voies privées ouvertes non encore classées dans le domaine public routier métropolitain représentent un patrimoine d'environ 853 km. Le coût de remise en état de ces dernières est évalué à 20 millions d'euros minimum, uniquement pour les ouvrages de voirie et en se basant sur une inspection visuelle superficielle. 755 dossiers de classement sont actuellement ouverts mais pas nécessairement actifs (un dossier peut par ailleurs concerner une ou plusieurs voies).

Ainsi, et malgré la mise en œuvre du programme de transfert d'office, de nombreuses demandes de classement restent bloquées. Le non-aboutissement des dossiers et la longueur de la procédure s'expliquent par différents facteurs : essais techniques, travaux de remise en état et dossiers parcellaires à réaliser par les demandeurs qui, dans un certain nombre de cas, sont des particuliers dépourvus des compétences nécessaires ; coûts engendrés par ces différents éléments qui ne peuvent pas être supportés par les propriétaires selon leur typologie et selon les moyens transmis par l'aménageur d'origine ; manque voire absence de réactivité des demandeurs ou d'autres acteurs de la procédure (géomètres et notaires) ; disparition juridique des propriétaires (sociétés dissoutes par exemple) ; etc.

Parallèlement, les ouvrages vieillissent, leur entretien n'est souvent plus assuré, et les riverains comprennent difficilement l'absence d'intervention de la part de l'administration puisque d'autres services publics tels que le ramassage des déchets ménagers ou l'entretien de l'éclairage public sont généralement d'ores et déjà assurés sur les voies concernées.

II. Objet de la délibération

La délibération a pour objet de proposer la mise en place d'une nouvelle stratégie permettant de résorber ces situations. Mais cette nouvelle évolution des politiques de classement constitue également une opportunité pour officialiser des critères obligatoires auxquels chaque voie doit répondre pour pouvoir intégrer le domaine public routier métropolitain.

A) Officialisation des prérequis obligatoires pour intégrer le domaine public métropolitain

Qu'il s'agisse de la procédure classique de classement (i.e. classement d'une voie en bon état avec prise en charge des frais de procédures par le demandeur) ou d'une

Séance du lundi 28 juin 2021

Délibération DU CONSEIL

politique volontariste (i.e. dispositif dérogatoire à la procédure classique de classement), ne peuvent prétendre au classement que les voies :

- Ayant un tenant ou un aboutissant public, une voie publique ne pouvant légalement être enclavée ;
- Revêtues, assainies et accessibles pour des opérations d'entretien ;
- Desservant au moins deux propriétés bâties si la voie n'assure pas de fonctions de maillage modes doux ou automobile, ou un équipement public.

B) Mise en place d'une politique volontariste de classement des voies construites avant 1990

La date charnière de construction de la voie prise en compte dans le cadre du programme pluriannuel de transfert d'office lancé au cours du précédent mandat était 1974. Afin de continuer à purger un certain nombre de situations problématiques anciennes, les voies construites avant 1990 dont les propriétaires demanderont ou confirmeront leur souhait de classement seront reprises en l'état par la MEL par le biais d'une procédure accélérée, consistant notamment en la prise en charge matérielle et financière par la MEL des dossiers parcellaires et des actes, notariés ou en la forme administrative, de transfert de propriété.

Par exception, dans les cas où la Commune souhaiterait voir une voie privée construite antérieurement à 1990 intégrer le domaine public métropolitain malgré l'absence d'accord voire l'opposition de ses propriétaires (ou encore lorsqu'il est devenu impossible d'obtenir l'accord d'un propriétaire "disparu"), le recours à la procédure de transfert d'office pourra ponctuellement être envisagé. Le cas échéant, l'analyse métropolitaine ira au-delà des prérequis obligatoires afin de confirmer l'enjeu d'un classement au regard du risque élevé d'oppositions lors de l'enquête publique qui peuvent empêcher l'aboutissement de ces dossiers sur lesquels la MEL se sera engagée financièrement.

Ces nouvelles procédures permettront ainsi de compléter le dispositif mis en place par la délibération-cadre précitée de 2015 qui avait lancé le programme pluriannuel de transfert d'office portant sur les voies construites avant 1974 et sur celles ayant fait l'objet d'une demande ayant reçu un avis technique favorable.

Il convient de noter que les procédures envisagées entraîneront nécessairement une augmentation importante de la charge de travail pour les services métropolitains et les partenaires concernés (notaires et géomètres-experts). C'est pourquoi les Communes seront sollicitées dans le cadre de cette démarche volontariste pour réunir les éléments de prise en considération des dossiers directement en lien avec les propriétaires (voir D).

De même, la possibilité de recourir à une contractualisation particulière (soit pour externaliser la rédaction d'actes en la forme administrative, soit pour permettre de garantir une production rapide d'actes notariés) sera examinée par les services métropolitains.

Séance du lundi 28 juin 2021

Délibération DU CONSEIL

En parallèle, une réflexion sera menée afin d'optimiser voire redéfinir l'organisation et le rôle du comité de pilotage de classement. Ainsi, par exemple, les dossiers ne posant aucune difficulté particulière (quelle que soit la date de construction et la procédure s'y appliquant) pourraient notamment ne plus être soumis à sa validation. De la même manière que les décisions d'acquisitions sont aujourd'hui déléguées au Vice-Président compétent, la décision de classement, qui intervient après l'acquisition par la MEL et constitue au final une décision quasi-automatique dès lors que l'établissement est devenu propriétaire d'une voie ouverte à la circulation publique, pourrait également faire l'objet d'une délégation afin d'accélérer une procédure administrative et technique déjà longue et dont le cadre est aujourd'hui bien définie.

Afin de compenser ces nouveaux efforts consentis pour le classement des voies dites anciennes, un renforcement des dispositifs d'accompagnement des opérations tierces, permettant de garantir une qualité de réalisation et un classement rapide en domaine public métropolitain, devient encore plus indispensable.

C) Maintien de la procédure actuelle de classement pour les voies construites après 1990

Concernant les voies construites postérieurement à 1990, la procédure et les principes actuels resteront en vigueur, à savoir que seules les voies en "bon état" sont susceptibles d'être reprises, et les frais procéduraux sont entièrement assumés par le demandeur au classement.

Ces voies sont donc soumises à la procédure de classement ordinaire consistant notamment en :

- une analyse technique préalable des services métropolitains (phase technique) sur la base des documents et essais techniques fournis par le demandeur ; l'analyse technique s'attachera à décrire l'état de la voie au regard de sa date de construction et tiendra compte à cette occasion d'un vieillissement "normal" des ouvrages le plus anciens; elle mettra également en avant le terme (délai) auquel la MEL devrait prévoir des travaux en cas de classement ;
- la soumission de cette analyse à l'arbitrage du Comité de pilotage de classement des voies privées ; dans une évolution de la gouvernance du classement, la soumission de cette analyse au Comité de pilotage pourrait n'être prévue qu'en tant que de besoin, en évitant par exemple de soumettre les projets ayant reçu des avis unanimement favorables des services métropolitains et des Communes ;
- la signature d'un acte authentique rédigé par le notaire missionné par le demandeur (phase administrative).

D) Le rôle des Communes dans les processus de classement

Séance du lundi 28 juin 2021

Délibération DU CONSEIL

Afin d'optimiser l'efficacité de la procédure accélérée de classement en l'état et aux frais de la MEL des voies construites avant 1990, il est souhaité que les Communes :

- effectuent les recherches relatives aux dates de construction ;
- assurent la communication du nouveau dispositif auprès des propriétaires concernés et se chargent de recueillir leur accord ;
- établissent une priorisation du traitement des dossiers si nécessaire.

Quel que soit le type de procédure de classement, au regard de difficultés rencontrées sur certains dossiers, l'avis préalable et écrit de la Commune sur la reprise en gestion des ouvrages relevant de ses compétences (éclairage public, espaces verts et mobilier urbain) sera demandé systématiquement.

Par conséquent, la commission principale Espaces publics, Voirie, Vidéo-surveillance consultée, le Conseil de la Métropole décide :

- 1) d'autoriser la mise en place de la nouvelle politique de classement dans le domaine public routier métropolitain des voies privées existantes selon l'ensemble des principes précités.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

Acte certifié exécutoire au 01/07/2021