

# STRUCTURATION BUDGÉTAIRE DE LA DIRECTION DES INTERVENTIONS EN « VOLETS » - Juillet 2018

## MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

### ACTEUR(S) : Direction Espace public et voirie

**CONTEXTE** : La classification des opérations de voirie fondée sur une approche thématique présentait plusieurs limites concernant la priorisation des opérations et la construction de principes communs d'intervention.

**BILAN** : La nouvelle architecture budgétaire et la gouvernance associée ont permis de donner de la lisibilité quant aux modalités de programmation des opérations sur l'espace public.

Ainsi, la maintenance du patrimoine, priorisée techniquement, a été sanctuarisée et les opérations d'intérêt métropolitain (voies nouvelles, opérations de centralité) ont été clairement distinguées des opérations de voirie de proximité.

Cette nouvelle architecture s'est révélée, par ailleurs, résiliente au transfert des routes départementales à la Métropole.



### PORTRAIT



**Population** : 1 100 000 hab.  
**Densité** : 1 800 hab./km<sup>2</sup>  
**Superficie** : 612 km<sup>2</sup>  
**Nombre de communes** : 90



**Budget collectivité (BP2018)** :

- Total : 1,8 Md€
- Route : 117 M€



**3 500 km de réseau**  
**230 km de réseau structurant**  
**930 km de réseau secondaire**  
**2 340 km de réseau de desserte**



Territoire à la fois rural et urbain,  
peu de reliefs.

### EN SAVOIR



**Julien HENIQUE**

Chef de service, Etudes, méthodes,  
expertises

[jhenique@lillemetropole.fr](mailto:jhenique@lillemetropole.fr)

<http://www.lillemetropole.fr>



**Courriel** : [onr@idrrim.com](mailto:onr@idrrim.com)

**Site internet** : [www.idrrim.com/ONR](http://www.idrrim.com/ONR)



@IDRRIM | #ONR\_IDRRIM

## MISE EN ŒUVRE

**Mesures préparatoires** - Conjonction de différents éléments de réflexion sur :

- Les charges de centralité ;
- La maintenance patrimoniale ;
- La transversalité propre aux interventions sur l'espace public et notamment, à l'accompagnement de projets de tiers.

### Les étapes

- **Réflexion** engagée par les services en fin de mandat 2008-2014 ;
- **Validation** des principes par DGS et exécutif 2008-2014 ;
- **Conservation** des principes par nouvel exécutif 2014-2020 ;
- **Présentation** des principes de construction de l'architecture et du PPI en conférences des maires fin 2014 ;
- **Construction** du programme avec les maires au 1<sup>er</sup> semestre 2015 ;
- **Validation** du programme par un comité d'engagement présidé par le Président de la MEL en juillet 2015.

**En détail** - Fondée sur une **approche thématique, par grandes finalités et politiques structurantes**, la nouvelle allocation des crédits a été pensée en fin de mandat 2008-2014 et mise en œuvre dans le mandat 2014-2020 selon l'**organisation** suivante :

- *Un volet 1* dédié à la **maintenance du patrimoine** (voirie et ouvrages d'art) que l'architecture précédente, et notamment le programme « Voirie de proximité », ne permettait pas de distinguer. Au-delà de la maintenance des ouvrages d'art qui répond à des problématiques techniques spécifiques, les opérations de maintenance de la voirie, clairement identifiées, ont vocation à faire l'objet d'une **programmation établie grâce à un outil informatique d'aide à la décision** en fonction de critères de vétusté d'une part et d'usage d'autre part. Les besoins annuels estimés sur ce volet étaient évalués à 30 M€ ;

- *Un volet 2* « **Réaliser les grandes infrastructures** pour garantir l'accessibilité de la métropole » qui concerne l'ensemble des projets d'aménagement de **voies nouvelles** et de **grandes infrastructures** ainsi que de participation à des investissements sur le **réseau routier national** (CPER, diffuseurs autoroutiers). Les besoins annuels estimés sur ce volet étaient évalués à 15 M€ ;

- *Un volet 3* « **Assurer la qualité des espaces majeurs de centralité** » afin de prendre en compte certains espaces (places, espaces publics des villes-centres et/ou emblématiques) qui connaissent des **usages et des fréquentations** qui dépassent l'échelle de la commune et en font les principaux lieux de destination de la métropole. Les besoins annuels estimés sur ce volet étaient évalués à 10M€ ;

- *Un volet 4a et 4b* « **Mettre en œuvre les projets d'intérêt communautaire** » et « Accompagner les projets d'intérêt communautaire et intercommunal » qui a pour particularité de rassembler les projets d'aménagement de l'espace public liés à l'**accompagnement des projets communautaires d'aménagement relevant d'autres compétences** : renouvellement urbain avec les opérations ANRU ; développement économique avec le projet « 1000 ha » à titre d'exemple ; transports collectifs avec les LIANES et habitat avec les aménagements en accompagnement de la mise en œuvre du PLH. Ce volet prend également en compte les aménagements de voirie induits par les projets d'équipements portés par d'autres collectivités. Les besoins annuels estimés sur le volet 4b étaient évalués à 5 M€ ;

- *Un volet 5a* « **Aménager l'espace public conformément aux politiques communautaires** » qui a vocation à financer les opérations concourant à la mise en œuvre du **PDU** (accessibilité, zones apaisées) ou s'inscrivant dans le cadre la **politique de stationnement** (parcs au sol). Les besoins annuels estimés sur le volet 5a étaient évalués à 15 M€ ;

- *Le volet 5b* « **Aménager l'espace public en accompagnement des projets communaux** » rassemble les opérations consistant en un **accompagnement de projets d'intérêt local**, portés par les communes. Il s'agit aussi bien d'opérations d'accompagnement d'opérations communales d'habitat (ex. : lotissements) que de travaux d'aménagement en accompagnement de la construction d'équipements municipaux (médiathèques, salles communales, etc.). La programmation sera établie sur la base des **demandes des communes**. La prise en charge financière communautaire sera toutefois limitée aux strictes adaptations induites des voiries communautaires existantes (adaptation des capacités, aménagement de carrefours, etc.) ;

- *Le volet 6* a été créé par la suite pour une **meilleure identification des opérations cyclables** qui ont fait l'objet d'un **plan de financement particulier** (30 M€) ;

- *Le volet 7*, enfin, a été créé **après le transfert des routes départementales**. Destiné à **identifier les opérations** réalisées sur les ex-routes départementales à partir des crédits transférés du Département à la MEL, ce 7<sup>ème</sup> volet se réinscrit totalement dans les 6 premiers volets (ex : opération de maintenance sur ex-route départementale : Volet 7 – sous volet 1).

La cohérence des interventions métropolitaines dans le cadre de ces volets est assurée par un comité d'engagement chargé de l'arbitrage puis du suivi des projets.

## RÉSULTATS

- **Lisibilité** de l'architecture et de la gouvernance pour les élus ;
- **Sanctuarisation d'une enveloppe dédiée** à la maintenance, opérations déterminées par la Métropole ;
- **Fin des opérations dites « orphelines ».**

## PERSPECTIVES

L'architecture a démontré dans les premières années du mandat sa pertinence. Pour le prochain mandat, il sera proposé aux élus de la **reconduire**, probablement en supprimant le volet 7 créé pour identifier spécifiquement les interventions sur anciennes routes départementales. De plus, les transferts de patrimoine (150 km de voies classées d'office, intégration des ex-RD,...) nécessiteront un poids plus important des opérations de maintenance (augmentation du volet 1 / autres volets).

## CRITÈRES D'ÉVALUATION

- État du patrimoine
- Stabilité du Plan Particulier d'Intervention (PPI)