

Conférence de presse de M. DOMINIQUE PERBEN, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

*

Transfert de routes nationales aux départements Modernisation de l'Etat

*

- 1. Les objectifs de la décentralisation dans le domaine des routes.....2**
- 2. Le réseau routier national, défini après consultation des départements,
comportera environ 20 000 km de routes et d'autoroutes3**
- 3. Les départements auront les moyens d'entretenir les routes qui leur
seront confiées.....4**
- 4. Les départements auront les moyens de financer de nouvelles routes5**
- 5. Pas de péage sur les routes départementales6**
- 6. Les départements disposeront des moyens humains pour assumer leurs
nouvelles missions7**
- 7. Un meilleur service aux usagers des routes gérées par l'Etat : onze
directions interrégionales des routes vont être créées8**
- 8. Un calendrier de mise en œuvre ambitieux.....9**

1. Les objectifs de la décentralisation dans le domaine des routes

Le principe qui sous-tend la décentralisation consiste à confier le pouvoir de décision à l'échelon de collectivité le mieux placé pour l'exercer.

Avec la constitution ces trente dernières années d'un réseau structurant d'autoroutes et de grandes liaisons principales, bon nombre de routes nationales ont perdu leur fonction d'écoulement du trafic de transit. Le réseau autoroutier compte en effet aujourd'hui près de 11 000 km d'autoroutes en service, dont 8 000 km sous forme de concessions.

Une partie importante des routes nationales présente ainsi désormais un intérêt local marqué. Elles ont de grandes similitudes avec les routes départementales actuelles, tant en termes d'usage (type de trafic par exemple) qu'en termes de caractéristiques physiques (largeur des voies par exemple). **L'Etat va donc transférer aux départements, qui possèdent déjà près de 360 000 km de routes départementales, les routes nationales qui présentent un intérêt local prédominant.**

L'Etat conservera sous sa responsabilité le seul réseau principal structurant, essentiel pour l'économie du pays. Ce réseau est notamment constitué des autoroutes et des routes qui accueillent les trafics à longue distance, qui assurent la desserte des grandes métropoles régionales et des grands pôles économiques.

2. Le réseau routier national, défini après consultation des départements, comportera environ 20 000 km de routes et d'autoroutes

Les départements ont été consultés sur le projet de futur réseau routier national. Une large majorité d'entre eux a donné un avis globalement favorable au projet qui leur était soumis. Ils l'ont parfois assorti de réserves.

Après la phase de consultation formelle qui s'est achevée fin mars, le dialogue s'est poursuivi avec les départements qui le souhaitaient pour trouver une solution acceptable par les deux parties tout en restant conforme aux principes édictés par la loi ; le réseau routier national étant défini comme un *réseau cohérent d'autoroutes et de routes nationales d'intérêt national ou européen*.

Le projet de futur réseau routier national a été amendé pour prendre en compte ces avis. Les principales modifications sont liées à l'intégration :

- soit d'itinéraires ou parties d'itinéraires qui présentent un intérêt supra-départemental marqué et que l'Etat a en définitive conservé comme par exemple la RN164 en Bretagne ou la RN10 entre Chartres et Tours.
- soit de sections de faible longueur visant à améliorer la cohérence locale du réseau sans modifier la nature des itinéraires ni leurs fonctions, comme par exemple des bretelles autoroutières ou la desserte des ports de Boulogne et de Dieppe.

C'est ainsi que la longueur du futur réseau routier national non-concédé qui s'élevait à environ 10 000 km dans le projet soumis à la consultation des départements a été portée à 11 800 km.

Au final, le futur réseau routier national comportera environ :

- **8 000 km d'autoroutes concédées**
- **11 800 km de routes nationales et d'autoroutes non-concédées.**

Le décret fixant la consistance du futur réseau routier national est aujourd'hui arrêté. Il a été transmis pour avis au Conseil d'Etat.

3. Les départements auront les moyens d'entretenir les routes qui leur seront confiées

L'Etat va transférer aux départements la totalité des ressources qu'il consacre aujourd'hui à la gestion des routes qui leur seront transférées. Les départements disposeront donc, pour exercer leurs nouvelles responsabilités, de moyens financiers strictement identiques à ceux de l'Etat.

La loi du 13 août 2004 énumère de manière exhaustive l'ensemble des dépenses (entretien, réhabilitation, exploitation, ...) donnant lieu à une compensation financière. C'est sur cette base que le projet de décret fixant les modalités précises de cette compensation, en évitant tout effet d'aubaine ou d'éviction, a été préparé.

Ce projet de décret a été soumis à la Commission consultative d'évaluation des charges, présidée par M. Fourcade et composée à part égale d'élus et de représentants de l'administration, et au Comité des finances locales qui ont, tous deux, donné un avis favorable. La transparence et l'équité de la méthode ont notamment été soulignées.

Au total, ce sont près de 185M€ qui seront attribués chaque année aux départements pour la gestion des routes transférées sans compter les crédits destinés à la rémunération des personnels transférés qui seront naturellement également attribués aux départements.

4. Les départements auront les moyens de financer de nouvelles routes

Tout d'abord, la loi du 13 août 2004 prévoit explicitement que le financement des opérations inscrites dans les actuels contrats de plan Etat-Régions sera assuré conformément aux engagements financiers pris.

A l'avenir, c'est-à-dire après l'exécution des contrats Etat-régions en cours, le principe général sera celui du « décroisement des financements » entre l'Etat et les départements pour la construction de nouvelles routes :

- l'Etat ne participera plus au financement des nouveaux projets sur le réseau transféré,
- les départements ne participeront plus au financement de l'aménagement du réseau routier national.

Ce choix permet d'éviter l'inéquité des solutions consistant à attribuer à chaque département une dotation calculée sur la base des investissements passés :

- les départements dans lesquels la construction de nouvelles routes nationales a été importante par le passé auraient beaucoup reçu, indépendamment des investissements restant à faire,
- les départements dans lesquels la construction de nouvelles routes nationales a été faible par le passé auraient peu reçu, alors que « le reste à faire » est en principe plus important.

Globalement, le bilan financier du décroisement est favorable aux collectivités territoriales prises dans leur ensemble (régions et départements).

5. Pas de péage sur les routes départementales

L'idée de financer l'entretien et la construction des réseaux routiers départementaux par le péage est inopportune et juridiquement impossible à mettre en œuvre.

Le code de la voirie routière n'autorise en effet la perception d'un péage que pour l'usage des autoroutes ou des ouvrages d'art, pas pour les routes ordinaires. Seul l'Etat peut réaliser des autoroutes.

En outre, dans le cadre des transferts de routes nationales aux départements, ces derniers bénéficieront du transfert de la totalité des moyens humains et financiers que l'Etat consacrait à la gestion du réseau qui leur sera transféré comme cela est indiqué ci-dessus. Le recours à un financement complémentaire via le péage est donc inutile.

6. Les départements disposeront des moyens humains pour assumer leurs nouvelles missions

En plus des transferts financiers, les départements vont également bénéficier, pour exercer leurs nouvelles missions, du transfert d'une partie des personnels des directions départementales de l'équipement (DDE).

Hors les ouvriers des parcs et ateliers, ces transferts concerneront toutes les catégories de personnels, aussi bien d'exécution que d'encadrement.

Le calcul du nombre d'agents transférés aux départements prendra en compte non seulement les personnels qui assurent la gestion des routes transférées mais également, pour partie, ceux chargés de leur développement ou qui exercent leurs missions dans les services supports, comme par exemple la comptabilité.

Par ailleurs, les 24 000 fonctionnaires de l'Etat travaillant déjà sur les routes départementales du fait des précédentes étapes de décentralisation seront également transférés aux départements.

Ces agents pourront choisir de rejoindre la fonction publique territoriale ou de conserver leur statut de fonctionnaire de l'Etat en position de détachement sans limitation de durée.

Evidemment, les moyens financiers permettant de rémunérer ces personnels seront également transférés aux départements.

Il doit être souligné que les personnels qui seront transférés aux départements sont dotés de compétences et de savoir-faire reconnus. Ils les ont acquis au sein des services de l'Equipement et ils les mettront demain au service des départements.

Les départements seront donc en capacité de constituer des services routiers solides et compétents.

7. Un meilleur service aux usagers des routes gérées par l'Etat : onze directions interrégionales des routes vont être créées

Le transfert d'une partie des routes nationales aux départements est l'occasion d'engager une profonde réorganisation des services routiers de l'Etat. **Un double mouvement de décentralisation et de modernisation est ainsi engagé.**

Les services de l'Equipement auront demain à gérer, entretenir et aménager environ 11 800 km d'axes routiers non concédés.

L'organisation actuelle composée d'une centaine de structures départementales au sein des DDE ne sera plus adaptée. C'est pourquoi **il a été décidé de mettre en place une organisation permettant d'exploiter le réseau routier national par grands itinéraires.**

Trois raisons principales expliquent ce choix.

1. le réseau non-concédé que gèrent directement les services de l'Equipement verra sa longueur réduite de 60% mais sur ce réseau, qui supportera un trafic à grande distance important, les attentes des usagers sont fortes ;
2. une organisation par grands itinéraires permettra d'offrir un service plus homogène aux usagers notamment en matière de viabilité et d'information ;
3. la création d'unités de taille suffisante est un gage de maintien de la compétence de haut niveau des services routiers.

11 directions interrégionales des routes vont donc être créées : elles seront chargées de l'entretien et de l'exploitation du réseau ainsi que de l'ingénierie routière. Leur périmètre définitif est désormais arrêté.

Par ailleurs, pour piloter les projets routiers neufs, 21 services régionaux de maîtrise d'ouvrage seront mis en place. Ils seront placés au sein de chaque direction régionale de l'Equipement, principal interlocuteur sous l'autorité des préfets de région de l'exécutif régional pour l'élaboration et l'exécution des volets routiers des contrats de plan Etat-régions.

8. Un calendrier de mise en œuvre ambitieux

Dès que le décret définissant le réseau routier national sera publié, chaque préfet constatera par arrêté le transfert aux départements des routes qui n'auront plus le statut de route nationale.

Ce transfert prendra effet le 1^{er} janvier suivant l'arrêté et au plus tard, le 1^{er} janvier 2008.

Pour les départements bénéficiant d'un transfert de routes dès le 1^{er} janvier 2006, les services de l'Équipement s'occupant des routes transférées seront immédiatement et provisoirement mis à la disposition des départements pour assurer la continuité du service rendu aux usagers. Dans le courant de l'année 2006, les premiers transferts de services aux départements seront organisés.

S'agissant des nouveaux services routiers de l'Équipement, l'objectif est qu'ils soient juridiquement créés le 1^{er} janvier 2006 et opérationnels en novembre 2006 pour l'engagement de la campagne de viabilité hivernale.

Pour respecter cette échéance, la définition précise des organisations futures (organigrammes, localisation des unités, fiches de postes) sera connue avant la fin de l'année, pour que les personnels soient affectés dans les nouvelles structures dans le courant de l'année 2006.