CONSEIL GENERAL DE TARN-ET-GARONNE

—

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DE L'ASSEMBLEE

2ème REUNION DE 2005

Séance du 24 mars 2005

CG 05/2ème/II-1décentralisation

- DECENTRALISATION - TRANSFERT DE ROUTES NATIONALES AU DEPARTEMENT AVIS SUR LE PROJET DE DECRET DEFINISSANT LE FUTUR RESEAU ROUTIER NATIONAL

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales définit désormais le **domaine public routier national comme celui « constitué d'un réseau cohérent d'autoroutes et de routes d'intérêt national et européen »**.

A cet effet **un décret en Conseil d'Etat** doit fixer la liste des itinéraires qui répondent à cette définition.

Par courrier reçu le 27 décembre 2004, m'a été transmis le projet de décret sur lequel notre Assemblée **doit émettre un avis** dans les trois mois qui suivent sa réception.

Même si, aujourd'hui, nous n'avons à nous prononcer que sur le seul transfert de voirie, gardons **la vision globale de la loi** qui concerne aussi, et surtout, les personnels attachés à ces missions.

Ce projet de décret proprement dit comporte **la liste des itinéraires dont l'Etat entend conserver la domanialité,** le département de Tarn et Garonne étant concerné par les paragraphes 48 et 50 :

- « 48. La liaison Paris (A6) – Toulouse (A62) via Orléans, Limoges, Cahors et Montauban assurée successivement par les autoroutes A10, A 71, A20, et A 62. »
- « 50. La liaison Bordeaux – Toulouse via Agen assurée par l'autoroute A62. »

Les routes nationales ne figurant pas sur cette liste seront :

- **soit transférées dans le domaine public routier départemental,**
- **soit déclassées et intégrées dans le domaine routier des communes concernées**, ce devrait être le cas de la RN 20 dans la traverse de Montauban, mais aussi des délaissés de routes nationales comme la côte de Perche et les voies parallèles entre Montauban et Caussade.

Ainsi, en Tarn et Garonne, **l'Etat conserverait les autoroutes A20 et A62 y compris la rocade de Montauban et la liaison Montauban A62** qui devrait prochainement être classée autoroute.

Le Conseil Général se verrait transférer la totalité de la RN 113 entre le département du Lot et Garonne et **la RN 20** à Grisolles ainsi que la totalité de cette RN 20 entre le Lot et la Haute Garonne soit, quelques **115 km,** les 8 km de la traversée urbaine de Montauban constituant un cas particulier.

En effet, la domanialité **de la RN 20 dans la traversée de Montauban** a fait l'objet de délibérations concordantes des deux Collectivités intéressées, le 16 juin 1980 par le Conseil Général le 25 mars 1988 pour la commune de Montauban, qui prévoient que, consécutivement à la création de la Rocade, la RN 20 **serait départementale** :

- au nord, du rond point d'accès à l'autoroute jusqu'au rond point du « Petit Versailles », route de Négrepelisse,
- au sud, du carrefour de la route de Montech (RD 928) jusqu'à la Rocade, giratoire de la Molle,

entre ces deux sections la RN 20 **serait communale** y compris le Pont Vieux qu'elle emprunte.

Suite prévue de la procédure

Je vous précise que le calendrier de mise en œuvre des dispositions de la loi du 13 août 2004 prévoit :

- au premier semestre, **la publication du décret définissant le futur réseau national** après recueil des avis des Conseils Généraux,
- ensuite, la tenue de négociations avec l'Etat devant aboutir à la signature d'une **convention de transfert définissant les moyens financiers, humains et matériels accordés au Département** pour assumer ses nouvelles missions,

- **en cas de désaccord**, la saisine d'une Commission Nationale de Conciliation est prévue devant déboucher soit sur la signature d'un accord entre le Préfet de Département et le Président du Conseil Général, soit sur un décret interministériel par lequel l'Etat arrêtera unilatéralement les conditions du transfert,
- que le transfert de la compétence soit **pleinement exécutoire le 1er janvier qui suit la signature de la convention de transfert** et au plus tard le 1er janvier 2008.

Les compensations : des bases de négociations encore incertaines

Si nous devons aujourd'hui émettre un avis sur le seul transfert des routes nationales, gardons la vision globale de ce qui est posé par la loi du 13 août 2004 à savoir : un **transfert de moyens humains et financiers**, y compris les 137 agents actuellement en poste dans nos subdivisions pour l'entretien et la gestion des routes départementales. Ceci parachèvera les dispositions de la convention de Partition dite « Article 7 », mise en oeuvre en 1999.

Nous nous orientons donc, d'ici le 1er janvier 2008, soit de manière contractuelle, soit de manière réglementaire, vers un transfert de près de 170 agents de l'Etat que nous aurons à gérer et rémunérer :

- les 137 actuellement affectés à la voirie départementale dans le cadre de la convention de partition susvisée,

- ceux s'occupant aujourd'hui de l'entretien des RN et dont le nombre peut être estimé à 25,

- ceux qui, au siège de la DDE, assurent soit les études sur les RN, soit la gestion de l'ensemble de ces personnels et qui ressortent à une dizaine.

Malgré les déclarations sur le principe de compensation « à l'euro près » des charges transférées, les incertitudes les plus grandes demeurent en la matière puisque :

- la loi renvoit à des **décrets à paraître** les modalités précises de calcul des compensations,

- les **années de référence**, tant pour les dépenses d'entretien, grosses réparations et l'investissement, correspondent à une période de restriction budgétaire de l'Etat :

- fonctionnement : moyenne des trois dernières années,

- investissement : moyenne des cinq dernières années,

☙ **l'état du réseau à transférer** doit faire l'objet d'une « étude exhaustive » au sens de l'article 18 de la loi. Cette étude, commandée le 21 décembre 2004 par le Ministre aux Préfets, doit lui être restituée avant le 17 août 2005 :

- d'une part, comment valoriser, aujourd'hui, les dépenses de remise en état de ce réseau en l'absence de cette analyse ?

- d'autre part, en sera-t-il tenu compte le moment venu ?

☙ enfin, **la compensation au titre des investissements** (travaux neufs) semble envisagée selon un mécanisme dit « de décroisement » des financements des Contrats de Plan qui vise à réduire les transferts financiers devant être accordés aux départements.

Ce mécanisme, conforté par l'examen plus concret de la situation en Tarn-et-Garonne, me semble devoir nous conduire à une position négative.

L'application du **principe de décroisement** des financements exclut, pour l'avenir, le concours financier de l'Etat pour des opérations pourtant inscrites au XIIème CPER qui sont, je vous le rappelle, le passage à niveau de Laspeyre, sur la RN 113, les carrefours giratoires de Valence d'Agen et Lamagistère, mais aussi la sécurisation des traversées de Dieupentale, Bessens, Monbéqui, Finhan et Saint-Porquier.

S'agissant des budgets que l'Etat consacrait aux routes nationales, dont la Cour des Comptes a plusieurs fois souligné l'insuffisance, aucune précision n'est fournie sur leur volume et ce, malgré une demande du 27 décembre 2004, émanant de la Direction des Routes du Ministère de l'Equipement et destinée aux Préfets, qui postulait de communiquer une première estimation des compensations financières aux Conseils Généraux début février.

En l'absence de ces indications, on peut redouter que les moyens budgétaires transférés ne permettent que d'assurer l'entretien courant, à l'exclusion de toute modernisation ou sécurisation du réseau, ce qui exclut de traiter des problèmes récurrents comme, par exemple, l'instabilité des coteaux de Boudou, avec les seuls moyens donnés par l'Etat.

Principes du maintien d'un service public homogène

Au-delà des craintes matérielles, il en est d'autres qui tiennent aux principes mêmes de ce transfert. Le projet de décret déjà mentionné indique bien que les autoroutes constituent, en Tarn-et-Garonne ce « réseau cohérent... d'intérêt national ou européen ». Si ce caractère structurant n'est pas contestable, il n'a qu'une particularité, être payant, or, la faculté de circuler sur un itinéraire gratuit doit toujours être ménagée à l'usager.

C'est la teneur d'un avis émis par le Conseil d'Etat – Section des Travaux Publics – le 6 juillet 1993. Il rappelle le principe selon lequel « les usagers ne doivent pas être privés de toute possibilité de relier gratuitement, par un itinéraire qui n'est pas nécessairement parallèle, les points desservis par la nouvelle autoroute ».

Dans notre département, la RN 113 et la RN 20 sont les itinéraires gratuits, parallèles aux autoroutes A62 et A20. Ces itinéraires seront transférés au Conseil Général des divers départements traversés : Gironde, Lot et Garonne, Tarn et Garonne, Haute Garonne, Lot et Corrèze. L'ensemble de ces départements aura-t-il, alors, les moyens d'assurer un niveau de service cohérent et coordonné, compatible avec le statut d'itinéraire gratuit de substitution aux autoroutes à péage auquel le Conseil d'Etat est attaché ?

Cette question est d'autant plus prégnante que l'Etat a complètement délaissé ces itinéraires, depuis de nombreuses années : aucun aménagement de capacité n'a été réalisé en Tarn et Garonne malgré un trafic supérieur à 12 000 véhicules par jour.

Remarque sur la fréquentation du réseau national

L'Etat envisage de ne conserver qu'un réseau structurant dont la vocation est d'assurer les liaisons entre les grandes métropoles en France et vers les autres pays européens. Le réseau autoroutier et certaines routes nationales correspondent bien à cette définition et leur trafic atteste que la fonction des liaisons longues distances est réelle.

Par contre, **un nombre important de routes nationales que l'Etat a prévu de conserver n'assurent que des liaisons locales, ou au mieux régionales, et la circulation recensée ces dernières années y est inférieure au trafic supporté par les RN 20 et 113 dans notre département**. Vous trouverez en annexe 1, une liste non exhaustive de ces routes dont il est légitime de se demander pourquoi l'Etat les conserve, alors que d'autres itinéraires transférés en Tarn et Garonne, ou ailleurs, sont plus fréquentés et s'inscrivent donc plus logiquement dans le réseau de liaisons nationales.

L'annexe 2 récapitule, quant à elle, l'ensemble des routes nationales conservé par l'Etat (autoroutes non comprises), dans le grand Sud-Ouest, et indique les derniers trafics communiqués.

A l'examen de toutes ces indications, et malgré mon attachement au processus de décentralisation, je ne saurais engager notre Collectivité dans une logique où l'on accepte d'abord, pour négocier après, même si la question posée laisse à penser qu'il ne s'agit pas de dire oui, ou non, à un transfert, mais de dire oui à ce que l'Etat entend conserver au titre du domaine public routier national.

Compte tenu des incertitudes liées aux transferts des routes nationales et des personnels, je vous demanderais de bien vouloir délibérer et émettre un avis négatif sur le projet de décret relatif à la consistance du futur réseau routier national.

♦

♦ ♦

Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales définissant désormais le domaine public routier national comme celui « constitué d'un réseau cohérent d'autoroutes et de routes d'intérêt national et européen »,

Vu l'avis de la commission travaux publics, voies de communication, aménagement urbain,

Vu l'avis de la commission des finances,

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL GENERAL

– Emet, compte tenu des incertitudes liées aux transferts des routes nationales et des personnels DDE, un avis négatif sur le projet de décret relatif à la consistance du futur réseau national, tel que présenté en annexe ;

– Précise qu'en cas de désaccord, la saisine d'une Commission Nationale de Conciliation est prévue devant déboucher soit sur la signature d'un accord entre le Préfet de Département et le Président du Conseil Général, soit sur un décret interministériel par lequel l'Etat arrêtera unilatéralement les conditions du transfert.

Pour l'adoption : 25 voix
Avis contraire : néant
Abstentions : 5
Adopté.

Le Président,