



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Routes départementales

Question écrite n° 39513

Texte de la question

M. Pierre Delmar attire l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration sur la situation des départements les plus défavorisés par rapport au reste du territoire national. Leur faible démographie alliée à l'importance de leur superficie les place dans un état de faiblesse économique flagrant. Des charges qui pèsent sur les finances de ces départements, celles liées à la voirie comptent parmi les plus élevées. Sa création, son entretien grevent lourdement les budgets des conseils généraux. Ainsi, dans le département des Alpes-de-Haute-Provence, un habitant doit entretenir avec ses impôts vingt et un mètres de voirie départementale, contre quatre-vingts centimètres pour les habitants des Bouches-du-Rhône et vingt centimètres pour un habitant des Hauts-de-Seine. Au-delà de l'anecdote, ces chiffres sont significatifs d'une grave disparité. On ne peut donc pas envisager de diversification des activités agricoles, de tourisme rural, de désenclavement, de maintien des services publics, d'implantation d'entreprises, objet du débat de la politique d'aménagement du territoire et de revitalisation rurale, tant qu'il n'existe pas de voirie bien entretenue voire en extension. Ainsi, il existait autrefois un fonds spécial d'investissement routier qui allégeait les charges départementales en ce domaine, mais il a disparu. Ne serait-il donc pas possible de voir transférer une partie du produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers au profit des départements ? Cette répartition venant appuyer l'action menée par les départements les plus défavorisés avec le soutien de l'État et des régions dans le cadre de l'aménagement du territoire. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître son avis à propos du problème qu'il vient de lui soumettre.

Texte de la réponse

La voirie génère pour les départements à la fois des dépenses de fonctionnement et d'investissement. Leur cumul, qui représente en moyenne 15 % des dépenses totales des départements, varie considérablement d'un département à l'autre, passant de moins de 10 % pour certains à près d'un tiers pour d'autres. La structure du tissu routier, qui diffère naturellement entre les zones rurales et urbaines, explique une large part de ces écarts. La longueur moyenne de la voirie départementale par habitant masque en fait d'importantes disparités : si les départements de la région parisienne ont une voirie limitée à quelques centaines de mètres pour 1 000 habitants, elle atteint plus de 20 kilomètres dans certains départements ruraux. La voirie représente donc bien une charge particulière qu'il convenait de prendre en compte dans le calcul des dotations de l'État. Ainsi, la dotation de fonctionnement minimale (DFM) créée par la loi n° 83-1186 du 29 décembre 1983 portant modification de dispositions relatives aux relations financières et aux transferts de compétences entre l'État et les collectivités locales prend en compte ces charges particulières, tant pour l'éligibilité que pour le calcul des attributions. La DFM est en effet attribuée, d'une part, aux départements dont le potentiel fiscal par habitant est inférieur d'au moins 40 % au potentiel fiscal moyen par habitant de l'ensemble des départements, et d'autre part, à ceux dont le potentiel fiscal moyen par kilomètre carré est inférieur d'au moins 60 % au potentiel fiscal moyen par kilomètre carré de l'ensemble des départements. Ce dernier critère d'éligibilité est donc favorable aux départements les plus étendus, qui sont également ceux dont la voirie est la plus importante. La dotation de fonctionnement minimale est, par ailleurs, répartie, entre les départements bénéficiaires, à raison de 30 % de

ses crédits, en fonction de la longueur de la voirie départementale et pour le même pourcentage, en fonction du potentiel fiscal par kilomètre carré. Le département des Alpes-de-Haute-Provence a perçu une attribution de ce concours particulier, en 1996, de 24 406 472 francs par habitant. En outre, la dotation globale d'équipement, qui s'est substituée aux anciennes subventions spécifiques, notamment celles issues du fonds spécial d'investissement routier, permet de financer la quasi-totalité des investissements réalisés par les départements et, en particulier, ceux concernant la voirie. Dans le cadre de cette dotation, les départements reçoivent des attributions calculées au prorata de leurs dépenses d'investissement, par application d'un taux de concours annuel. Ce taux était de 2,55 % en 1995, il atteint cette année 2,77 %. Tous les départements bénéficient également de la fraction voirie. Cette fraction qui représente 20 % des crédits de la dotation est répartie au prorata de la longueur de la voirie classée dans le domaine départemental. Cette longueur est doublée lorsque la voie est située en zone de montagne. Les sommes revenant à ce titre à chaque département sont versées en début d'exercice sans aucun justificatif de dépenses. Enfin, pour tenir compte de la situation des départements les moins favorisés, une majoration pour insuffisance de potentiel fiscal est en outre prévue. Le cumul de ces différentes aides a représenté, en 1995, pour le département des Alpes-de-Haute-Provence, un montant de DGE de 19 952 975 francs, soit 17,2 % des investissements réalisés, dont ceux concernant la voirie. Ce taux est nettement supérieur à celui constaté pour les départements les plus peuplés et moins vastes tels les Bouches-du-Rhône (2,85 %) ou les Hauts-de-Seine (2,51 %). Enfin, certaines dépenses de voirie réalisées par les départements peuvent bénéficier du fonds de compensation pour la TVA, attribué selon un taux forfaitaire de compensation, deux ans après la réalisation des travaux. Sont ainsi éligibles au fonds les dépenses réelles d'investissement, grevées de TVA, exposées, même indirectement, par les collectivités bénéficiaires, pour les besoins d'une activité non assujettie à la TVA, et nécessaires à la réalisation de leurs missions d'intérêt général. Les dépenses de voirie réalisées sur le réseau départemental sont donc potentiellement éligibles au fonds lorsqu'elles ont pour effet de prolonger la durée d'utilisation d'une voie ou d'augmenter le domaine public départemental. La situation des départements ruraux les plus étendus soumis à des charges particulières de voirie est donc déjà prise en compte dans plusieurs dotations de l'État.

Données clés

Auteur : [M. Delmar Pierre](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39513

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : aménagement du territoire, ville et intégration

Ministère attributaire : fonction publique, réforme de l'état et décentralisation

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 16 décembre 1996

Question publiée le : 3 juin 1996, page 2928

Réponse publiée le : 23 décembre 1996, page 6761