



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Routes départementales

Question écrite n° 40586

Texte de la question

M. Charles Fevre 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, comme la Haute-Marne, au regard de la voirie. En effet, leur population insuffisante, allée à leur faiblesse économique, contribue à faire peser très lourdement sur le budget du conseil général les charges inhérentes à l'entretien et à l'aménagement des routes départementales. A titre d'exemple, le contribuable haut-marnais doit entretenir et aménager 18 mètres par habitant alors que la moyenne nationale n'est que de 6 mètres. C'est pourquoi il lui demande quels moyens il entend mettre en œuvre pour aider ces départements au niveau de leur réseau routier.

Texte de la réponse

L'entretien, l'aménagement, voire la construction, de la voirie départementale entraînent pour les départements à la fois des dépenses de fonctionnement et d'investissement. Leur cumul, qui représente en moyenne 15 % des dépenses totales de ces mêmes 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 réseau 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 des 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 d'autre part 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 de la Haute-Marne a perçu une attribution de ce concours particulier en 1996 de 24 203 260 francs, soit près de 115 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 au titre de la première part des attributions calculées au prorata de leurs dépenses d'investissement, par application d'un taux de concours annuel. Ce taux était de 2,77 % en 1996, il atteint 2,94 % pour 1997. Tous les départements bénéficient également de la fraction voirie de la dotation globale d'équipement. Cette fraction qui représente 20 % des

credits de la dotation est repartie 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 de la Haute-Marne, un montant de DGE de 9 324 473 francs, soit 13,2 % des investissements réalisés, dont ceux concernant la voirie. Ce taux est nettement supérieur à la moyenne nationale qui se situe à 5,2 %. 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'Etat et ne semble pas nécessiter de mesures supplémentaires de soutien.

Données clés

Auteur : [M. Fèvre Charles](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 40586

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : aménagement du territoire, ville et intégration

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

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er juillet 1996, page 3475

Réponse publiée le : 7 avril 1997, page 1793