ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Transfert des routes nationales non concédées aux départements

Question orale n° 153

Texte de la question

Mme Danielle Brulebois attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée des collectivités territoriales et de la ruralité, sur le transfert de propriété par l'État aux départements, aux régions ou aux métropoles de certaines autoroutes, routes ou portions de voies non concédées relevant du domaine routier national. Dans la loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite loi « 3DS », qui a été adoptée le 9 février 2022 par l'Assemblée nationale, l'article 38 prévoit que certaines autoroutes, routes ou portions de voies non concédées relevant du domaine routier national prévues par décret peuvent faire l'objet d'un transfert de propriété par l'État aux départements, aux régions ou aux métropoles. L'ensemble de ces routes est répertorié dans le décret n° 2022-459 du 30 mars 2022 et instaure un délai de six mois, à compter de la date de publication du décret susvisé, pour que les collectivités puissent délibérer et formuler leurs vœux sur les routes qu'elles souhaitent se voir transférer. Le transfert est constaté par arrêté du représentant de l'État, il prend effet dès le 1er janvier de l'année suivante. Toutefois, le transfert de compétences et de biens entre l'État et les collectivités locales implique une compensation annuelle qui doit être calculée puis versée entre l'État et les collectivités concernées afin d'obtenir une neutralité financière de la cession. Cette compensation présente dans la loi est égale à la moyenne des dépenses actualisées constatées sur une période maximale de trois ans précédant le transfert des compétences. Or la France est marquée par la crise de la covid-19, qui a ralenti l'entretien et la maintenance des voiries lors de ces dernières années qui ne sont donc pas représentatives des dépenses moyennes engagées. De plus, en matière d'investissement, la loi retient une période d'au moins cinq ans précédant le transfert des compétences alors que la durée d'amortissement du bien transféré est de sept ans. Ainsi, elle lui demande comment le Gouvernement entend participer aux investissements potentiels importants qui ne pourraient être supportés entièrement par la collectivité départementale.

Texte de la réponse

ROUTES NATIONALES NON CONCÉDÉES AUX DÉPARTEMENTS
Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour exposer sa question, n° 153, relative aux routes nationales non concédées aux départements.

Mme Danielle Brulebois. J'appelle en effet votre attention, monsieur le ministre délégué, sur le transfert par l'État aux départements ou aux régions de la propriété de certaines autoroutes, routes ou portions de voies relevant du domaine routier national, comme le prévoit la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite loi 3DS. Afin que la cession soit financièrement neutre, ce transfert est assorti d'une compensation annuelle égale à la moyenne des dépenses actualisées sur une période maximale de trois ans précédant le transfert ; or, la crise de la covid-19 ayant ralenti l'entretien et la maintenance de la voirie, ces dernières années ne sont pas représentatives. De plus, en matière d'investissement, la loi retient une période d'au moins cinq ans précédant le

transfert des compétences, alors que la durée d'amortissement du bien transféré est de sept ans.

Dans le Jura sont concernées la RN83 et la RN5, celle-ci constituant un axe essentiel au développement économique. La plus grande partie de ces routes nationales, principales voies d'accès aux plateaux d'un département très industriel, et où les poids lourds circulent donc en nombre, est située dans des zones géologiquement sensibles, de plus en plus exposées au changement climatique qui, en montagne, entraîne glissements de terrains marneux et chutes de pierres. Ainsi, ma question est la suivante : en cas de transfert, comment l'État entend-il contribuer aux potentiels travaux structurants d'aménagement, de reconstruction, voire d'extension, dont le montant dépasserait de loin les capacités budgétaires du département ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des outre-mer.

M. Jean-François Carenco, *ministre délégué chargé des outre-mer.* Par principe, madame la députée, tout accroissement de charges résultant d'un transfert de compétences entre État et collectivités territoriales – soit dit en passant, celui dont nous parlons a été récemment adopté par l'Assemblée, c'est-à-dire par vous – est accompagné concomitamment du transfert par l'État aux collectivités ou à leurs groupements des ressources nécessaires à l'exercice normal de ces compétences. C'est pourquoi l'article 150 de la loi « 3DS » détaille très clairement le dispositif de compensation des charges induites par le transfert de certaines autoroutes, routes ou portions de voies non concédées relevant du domaine routier national. Les durées de référence en vue de l'évaluation des charges, qui détermine le montant de cette compensation, ont été fixées à trois ans pour les dépenses de fonctionnement, cinq ans pour les dépenses d'investissement, par un décret du 29 décembre 2022 : elles sont identiques à celles retenues pour les précédents transferts, notamment celui du réseau routier départemental prévu par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Le droit à compensation des charges de fonctionnement est ainsi égal à la moyenne des dépenses sur les trois années précédant le transfert, en l'occurrence de 2021 à 2023, ce qui prend en compte le rattrapage de retards causés par la pandémie.

Concernant l'investissement, la moyenne des dépenses précédant le transfert est calculée sur une période de cinq ans, de 2019 à 2023 : elle tient compte des investissements engagés à partir de 2021 dans le cadre du plan de relance. La compensation égale à la moyenne des investissements passés doit permettre de financer les investissements futurs ; s'y ajoutent de nombreux investissements de l'État, la loi du 24 décembre 2019 ayant établi un programme d'investissements prioritaires en vue de l'entretien et de la modernisation du domaine routier. Tout cela est de nature à rassurer les collectivités locales, même si le fait d'investir dans leur propre réseau routier demeure de leur ressort.

Données clés

Auteur : Mme Danielle Brulebois
Circonscription : Jura (1re circonscription) - Renaissance
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 153
Rubrique : Voirie
Ministère interrogé : Collectivités territoriales et ruralité
Ministère attributaire : Collectivités territoriales et ruralité

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 31 janvier 2023
Réponse publiée le : 8 février 2023, page 943
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 31 janvier 2023