

LOI 3DS : LES DÉPARTEMENTS ET LES RÉGIONS HÉSITENT À REPRENDRE LES ROUTES NATIONALES

Publié le 11 octobre 2022 par Jean-Christophe Savattier / MCM Presse pour Localtis

La reprise du réseau national de routes encore propriété de l'État, voulue par la loi 3DS, se heurte à des contraintes d'exploitation qui refroidissent départements, régions et métropoles. Les préfets ont jusqu'au 31 décembre prochain pour boucler cet épineux dossier.



© Julien Vikidia

Les 11 000 km de routes nationales et d'autoroutes non concédées – sur près de 400 000 km que comporte le réseau routier national, hors voirie communale –, dont la gestion est proposée aux départements, aux régions et aux métropoles au titre de la loi 3DS et de son [décret d'application](#) publié le 31 mars dernier, ne suscitent pas un enthousiasme débordant chez les gestionnaires de collectivités territoriales.

26 départements intéressés

"Si on additionne les délibérations déjà prises et les délibérations potentielles qui nous ont été signalées, on obtient un total de 26 départements intéressés, dont celui du Rhône qui vient de

voter favorablement, mais uniquement dans le but d'étudier prudemment une possibilité du transfert", nous indique-t-on à l'Association des Départements de France (ADF) qui s'est pourtant beaucoup mobilisée pour offrir une opportunité de reprise aux collectivités qu'elle représente. À l'heure où nous écrivons ces lignes, seuls 2 300 km avaient ainsi été préemptés par les départements. Manifestement, les élus ont le pied sur le frein.

"Plusieurs écueils réduisent l'intérêt de l'opération, nous explique un porte-parole de l'ADF. Les assemblées délibérantes craignent tout d'abord que les compensations financières soient insuffisantes au regard d'un patrimoine qui exige des investissements coûteux, se trouvant ainsi confrontées à un risque de reste à charge trop important."

Par ailleurs, de l'avis quasi général, les niveaux de contraintes techniques et de services liés à la présence d'ouvrages d'art ou à la nature autoroutière de certains axes constituent des facteurs dissuasifs. Beaucoup de responsables départementaux déplorent aussi la "mauvaise articulation" des transferts avec le calendrier de négociation des contrats de plan État-Région (CPER).

La crainte des coûts cachés

Mais c'est surtout le spectre des coûts cachés qui obsède les candidats potentiels à la reprise. Et les incitent à se dérober : "Il y a un gros sujet sur la compensation des personnels transférés qui sera calculée sur la base du pied de corps, c'est-à-dire sur le salaire le plus bas de chaque catégorie, nous indique-t-on à l'ADF. Le problème, c'est que cette base de calcul ne correspond pas à la réalité des rémunérations des salariés transférés, une catégorie de personnel souvent très expérimentée. En clair, les départements n'ont pas de visibilité sur le nombre et le grade des agents susceptibles d'être transférés."

À cette inconnue majeure s'ajoutent d'une part l'obligation faite par la loi de transférer les centres d'exploitation, dont certains à l'utilité discutable, d'autre part les multiples incertitudes sur la mise en œuvre de mesures supplémentaires de sécurité sur l'ensemble du réseau routier national "qui ne sont pas toutes connues à ce jour".

Avancées timides côté régions et métropoles

Du côté des régions et des métropoles, l'ambiance n'est pas non plus à la bousculade. À ce jour, seules les régions Grand Est, qui se positionne pour la reprise des autoroutes A30 et A31, ainsi que des 42 km de la RN 44 et d'une partie de la RN 4 Paris-Strasbourg, et Occitanie, en lice pour le transfert des RN 88, 68, 125, 20 et 116 ont avancé résolument sur le dossier.

Mais certaines des prétentions occitanes sont en concurrence avec les visées des départements de l'Aveyron, de la Haute-Garonne et des Pyrénées-Orientales. La région Auvergne-Rhône-Alpes s'est aussi – mollement – emparée du sujet. Une première délibération favorable a été votée mais les axes concernés ne sont pas clairement identifiés.

Du côté de Dijon, un imbroglio juridique menace déjà le transfert. La métropole dijonnaise souhaite reprendre une partie du réseau national (RN 274, soit 19 km correspondant à la rocade de Dijon), mais pas le segment de l'A38 situé sur le territoire métropolitain, convoité par le Département de la Côte-d'Or. Mais selon la Direction générale des collectivités locales

(DGCL), ce dernier ne pourrait prétendre à un transfert de la partie située sur le territoire de la métropole, celle-ci ayant auparavant bénéficié d'une compétence routière départementale "transférée" et pas seulement "déléguée"...

Les préfets, qui mènent depuis la fin septembre la phase de concertation ainsi que le travail d'analyse des délibérations et des demandes concurrentes, devront faire preuve de pédagogie, mais le temps presse. Les décisions finales doivent être prises par le ministre des Transports avant le 31 décembre de cette année.

par Jean-Christophe Savattier