

Monsieur Pierre MOSCOVICI
Premier Président
Cour des Comptes
13, rue Cambon
75100 PARIS cedex 1

Metz, le 11 mars 2014

Monsieur le Premier Président,

Vous avez bien voulu me transmettre le rapport public thématique intitulé « l'entretien des routes nationales et départementales », que la Cour des Comptes va publier prochainement. Si j'en rejoin les principales conclusions, je souhaite néanmoins vous faire part de plusieurs observations sur le diagnostic et les préconisations contenus dans ce rapport.

A titre liminaire, je note avec satisfaction que le rapport souligne les apports positifs qu'ont pu apporter les Départements dans la gestion des routes départementales : amélioration de l'entretien, maîtrise de la masse salariale, investissements, innovations techniques et numériques. Quel que soit le mode de gestion retenu par chaque Collectivité, elles ont su adapter leurs niveaux de service aux objectifs poursuivis et aux moyens disponibles par une amélioration dans le processus des travaux.

La Cour relève la fragmentation constante de la compétence routière en France, au gré des vagues successives de décentralisation. La prochaine étape en sera la mise en œuvre de la Loi 3DS, qui intégrera les Régions au nombre des gestionnaires de voirie, s'ajoutant à l'Etat, aux Départements, Communes et Intercommunalités.

Les conséquences de l'organisation complexe résultant des transferts de compétence peuvent entraîner une perte de repères pour les usagers, mais également, et ainsi que la Cour le souligne, un manque de cohérence sur le réseau routier.

Face à ce constat et concernant la gestion des voiries en zone urbanisée, le rapport se concentre pourtant essentiellement sur les interventions de l'Etat et des Départements. Toutefois, les Métropoles et les Communes gèrent un patrimoine conséquent, et les difficultés de cogestion des routes en agglomération ne sont qu'effleurées, alors qu'elles sont au centre de difficultés croissantes.

Ensuite, et s'il est vrai qu'il existe peu de coopération opérationnelle entre gestionnaires de voirie, je m'interroge sur l'opportunité d'une mutualisation des services préconisée par le rapport : si elle s'entend pour des dispositifs de type laboratoire, elle semble inenvisageable sur d'autres missions, chaque collectivité décidant du mode de gestion de son patrimoine routier, dans le respect du principe de libre administration.

Tout comme je l'ai rapporté à la Chambre Régionale des Comptes, je souhaite également insister sur les relations délicates avec la SNCF pour la gestion des ouvrages d'art, peu abordées par le rapport : absence de conventions de gestion, contestation des conventions existantes, dialogue difficile, peu d'interlocuteurs, donc peu de solutions.

Pour la première fois, le rapport souligne également l'impression d'abandon que l'Etat donne sur son réseau routier non concédé, et le bas niveau des compensations financières octroyées aux collectivités lors du transfert de 2004. Je souhaite souligner que d'une façon générale et dans l'optique du nouveau transfert à venir, la faiblesse des moyens octroyés par l'Etat sur son réseau ne saurait trouver un palliatif dans un transfert vers d'autres collectivités. Il est dommage que la loi n'ait pas prévu de constat contradictoire préalable. Celui-ci est d'autant plus important qu'une première lecture de cette loi laisse à penser que les collectivités qui bénéficieront de ce transfert auront difficilement accès à une inscription au CPER.

Il convient également de souligner que le renforcement récent de l'investissement par l'Etat reste insuffisant comme en témoignent les indicateurs de dégradation des routes tels qu'exprimés dans le rapport.

Par ailleurs, la Cour souligne qu'au titre de la loi, l'Etat est garant de la cohérence et de l'efficacité de l'ensemble du réseau routier national. Il n'aurait pas mis en œuvre la remontée des informations permettant de continuer à assurer un suivi global du réseau.

A cet égard, parmi les recommandations du rapport, figurent la nécessité de concevoir une stratégie nationale rénovée incluant les enjeux de sécurité routière et de transition écologique, d'organiser une remontée obligatoire des données et les intégrer dans un système d'information partagé. Face au constat que les financements croisés et doubles responsabilités ne favorisent ni la gestion par les collectivités, ni la compréhension pour l'utilisateur, il est demandé de mettre en place une instance de coordination, voire des conventionnements entre l'Etat et les collectivités garantissant une certaine harmonisation des pratiques.

Je m'interroge sur la portée de ces notions et sur ce qu'elles impliquent en termes de « rendre des comptes » à l'Etat sur l'état, l'usage et l'entretien du patrimoine transféré dans un cadre constitutionnel de libre administration : à cette notion, je préférerais celle du développement de partenariats techniques (in house entre collectivités et avec le CEREMA, mise en place de plans de formations techniques...) et financiers.

Enfin, je partage le constat que la Cour dresse sur le réseau scientifique et technique de l'Etat, dont le renforcement aurait dû aller de pair avec la décentralisation afin de donner aux Collectivités les moyens d'exercer au mieux leur compétence. Cela est d'autant plus vrai à l'aune des évolutions à venir : nouvelles mobilités, changement climatiques, technologies innovantes à développer en ce sens. Il existe un vrai déclin des capacités d'expertise et d'ingénierie au sein des services routiers.

Cette situation est d'autant plus préoccupante au regard des difficultés actuelles de recrutement au moment où les filières de formation historiques de l'Etat se positionnent sur d'autres métiers suivant ainsi l'évolution des compétences de l'Etat.

Aussi, il semble important que les collectivités engagent rapidement une réflexion en matière de formation initiale et continue. Le CEREMA est également attendu sur cette question.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Président, l'expression de ma haute considération.

Le Président du Département,



Patrick WEITEN

