

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU JURA	
Type :	Réf : 6089
Service : PPR	
Commission : Commission toutes commissions réunies	
Rapporteur : Dominique CHALUMEAUX	
DÉLIBÉRATION N° CD_2022_049 du 30/09/2022	

TRANSFERT DES ROUTES NATIONALES

Rappel du contexte

La loi n° 2022-217 dite 3DS relative à la différenciation, la décentralisation et portant diverses mesures de simplification de l'action publique, a été publiée au journal officiel le 22 février 2022. Cette loi permet, entre autres, le transfert des autoroutes, routes nationales ou portions de voies non concédées aux Départements, Régions et métropoles volontaires, à compter du 1^{er} janvier 2024.

Le décret n° 2022-459 d'application est venu compléter ce texte le 30 mars 2022 précisant les modalités de mise en œuvre de ces transferts et fixant la liste des voies non concédées (10 300 km) du domaine public routier national qui peuvent être transférées.

Dans le Jura, sont concernées :

- la RN 5 de POLIGNY aux ROUSSES, sur une longueur de 64,651 km,
- la RN 83 du giratoire de BERSAILLIN à la limite avec le département du Doubs, sur une longueur de 29,500 km.

Éléments de calendrier

A la suite de ce décret, les Départements, Régions ou métropoles ont six mois pour indiquer par délibération leur souhait d'un tel transfert et pour transmettre cette demande au Préfet de Région. Si toutefois plusieurs demandes de transfert sont présentées pour une même route, le Préfet devra organiser, à l'expiration du délai précédent, soit à partir du 30 septembre 2022, une concertation.

Dans le cas précité, la Région Bourgogne Franche-Comté n'a pas souhaité se porter candidate.

S'agissant d'un transfert sur la base du volontariat, il appartient au Ministère chargé des transports de se prononcer définitivement sur les routes à transférer au regard, notamment, de la cohérence des itinéraires, des moyens d'exploitation et de maintenance.

Cette décision interviendra en fin d'année 2022.

Le transfert sera effectif le 1^{er} janvier 2024.

Périmètre du transfert

Le transfert comprend :

- le transfert domanial de la voie comportant transfert de propriété,
- le transfert des biens meubles et immeubles (centres d'exploitation, véhicules et engins, équipements divers).

Pour le transfert des effectifs :

Les agents concernés sont, dans un premier temps, mis à disposition de la collectivité. Puis, dans le cadre du transfert de service, ils disposent d'un délai de 2 ans pour faire part de leur choix (droit d'option) : opter pour intégrer la fonction publique territoriale ou conserver leur statut et être placé en détachement sans limitation de durée. Un agent a, ainsi, la possibilité de conserver son statut État.

L'article 151 de la loi prévoit que *sont transférés ou mis à disposition des collectivités les emplois pourvus au 31 décembre de l'année précédant l'année du transfert de compétences, sous réserve que leur nombre global ne soit pas inférieur à celui constaté un an auparavant.*

La différence éventuelle entre le nombre d'emplois pourvus à cette date de référence et celui constaté un an auparavant fera l'objet d'une compensation financière.

Le périmètre des missions transférées est strictement inclus dans celui des missions exercées par les services déconcentrés, hors services à compétence nationale. Ce périmètre comprend les fonctions « supports » de ces mêmes services déconcentrés.

Le transfert ouvre droit à compensation.

Droit à compensation (DAC)

Les principes de la compensation financière des charges liées aux autoroutes et routes nationales transférées ont été fixés dans la loi « 3DS » et notamment son article 150 qui précise :

« Le droit à compensation des charges d'investissement transférées par la présente loi est égal à la moyenne des dépenses actualisées et constatées sur une période d'au moins cinq ans précédant le transfert des compétences. Ces charges d'investissement sont calculées hors taxes et hors fonds de concours autres que ceux en provenance de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Le droit à compensation des charges de fonctionnement transférées par la présente loi est égal à la moyenne des dépenses actualisées constatées sur une période maximale de trois ans précédant le transfert des compétences. Ces charges de fonctionnement sont calculées hors taxes pour les dépenses éligibles au Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée. »

Il est par ailleurs indiqué qu'un décret fixera les modalités d'application de ces dispositions, après avis de la commission consultative mentionnée à l'article L.1211-4-1 du code général des collectivités territoriales.

Dans l'attente de la parution de ce décret, il est utile d'indiquer quelques éléments relatifs au calcul du droit à compensation (DAC) ; les éléments financiers étant, bien entendu, des éléments importants pour permettre un positionnement des collectivités dans des conditions optimales. Ces éléments permettent de calculer une estimation du DAC. Il est important de bien préciser qu'il ne s'agit, à ce stade, que d'une estimation. En effet :

- les calculs ont été effectués sur les périodes 2016-2020 (charges d'investissement) et 2018-2020 (charges de fonctionnement) ; les calculs définitifs se feront à partir des années précédant immédiatement les transferts (probablement 2019-2023 et 2021-2023) ;
- le décret fixant les modalités d'application n'est pas encore publié et, à ce stade, la structure du cadre du calcul n'est donnée qu'à titre indicatif ; l'avis de la commission consultative sur l'évaluation des charges (CCEC) devant être recueilli.

Le principe général est que les ressources attribuées au titre de cette compensation sont équivalentes aux dépenses consacrées, à la date du transfert, par l'État à l'exercice des compétences transférées ou mises à disposition. S'agissant d'un droit à compensation pérenne, et pour éviter les effets d'aubaine ou d'éviction qui peuvent résulter d'un recensement analytique local des dépenses, il est proposé la détermination de taux nationaux appliqués aux caractéristiques des sections de voies concernées pour l'ensemble des dépenses consacrées par l'État à l'exercice des compétences transférées ou mises à disposition.

Les dépenses des années considérées ont été réparties en 5 thématiques caractérisant les principaux domaines de l'entretien et de l'exploitation de la route : les chaussées, les ouvrages d'art, les équipements de la route, le fonctionnement et l'exploitation et, enfin, les programmes thématiques (programmes relatifs aux tunnels, à la sécurité, à la gestion de trafic notamment).

Par ailleurs, les budgets sont aujourd'hui répartis en tenant compte du niveau de sollicitation du réseau (trafic journalier) et suivant ses caractéristiques fonctionnelles (routes à chaussées séparées ou bidirectionnelles). Ainsi, 3 groupes ont été définis :

- Groupe 1.A : les axes supportant des trafics moyens journaliers annuels **supérieurs à 30 000 véhicules/jour aux caractéristiques fonctionnelles élevées** telles que les autoroutes, les routes à chaussées séparées aux abords des grandes agglomérations ou interurbains et remplissant un rôle de desserte locale pendulaire ;
- Groupe 1.B : les axes aux **caractéristiques fonctionnelles élevées** (identiques à celles du groupe 1.A) supportant un trafic moyen journalier annuel inférieur à 30 000 véhicules/jour tels que les routes assurant une liaison longue distance ;
- Groupe 2 : les **routes bidirectionnelles**.

In fine, l'estimation du droit à compensation se calcule, pour une section donnée, en additionnant les différents produits des taux unitaires par la quantité d'unités d'œuvre concernées (surface de chaussées, longueur de route, notamment).

Il est précisé que **les éléments financiers sont donnés à titre indicatif** pour permettre de calculer une estimation du droit à compensation prévu à l'article 150 de la loi 3DS.

Les taux indiqués sont calculés sur la base des chroniques financières de 2016 à 2020 pour l'investissement (hors CPER) et de 2018 à 2020 pour le fonctionnement. Il est précisé que les dépenses d'investissement sont indiquées hors taxes, que l'actualisation est faite avec l'indice des prix à la consommation hors tabac et que le patrimoine pris en compte est celui de l'année 2020.

	Unité d'œuvre	1.A	1.B	2
Chaussées	m ² chaussées	2,16 €	1,66 €	1,33 €
Ouvrages d'art (*)	m ² ponts + murs	8,38 €		
Équipements	m ² chaussées	0,52 €	0,40 €	0,32 €
Fonctionnement	m routes	28,00 €	21,60 €	17,30 €
Programmes thématiques :				
- tunnels (**)	m tubes	400,00 €		
- sécurité, trafic, environnement	m routes	5,50 €	4,23 €	3,39 €

Les unités d'œuvre sont comptées hors bretelles.

(*) : la surface de murs est pondérée par 0,6 pour calculer la quantité d'œuvre.

(**) : y compris fonctionnement des tunnels ; un taux de 185 € est à rajouter par m de tubes ventilés pour les tunnels.

L'estimation du DAC se fait en additionnant le montant des 6 rubriques calculé par multiplication des quantités d'œuvre par le taux correspondant, pour chacun des groupes concernés.

A la suite de la demande des services, l'État a fourni les principaux éléments relatifs aux caractéristiques des voies concernées et une première estimation du droit à compensation.

Les principales caractéristiques sont jointes en annexes 1 et 2.

Les DAC sont les suivants :

RN 5	
Chaussées	620 K€
Ouvrages d'art	230 K€
Équipements	150 K€
Sécurité trafic environnement	220 K€
Fonctionnement	1 120 K€
	2 340 K€

RN 83	
Chaussées	390 K€
Ouvrages d'art	50 K€
Équipements	90 K€
Sécurité trafic environnement	100 K€
Fonctionnement	530 K€
	1 160 K€

Enjeux

Le transfert des RN 5 et 83 permettrait de réduire le nombre d'interlocuteurs routiers dans le Jura. Le Département deviendrait acteur sur les axes stratégiques de son territoire en direction du Doubs d'une part, de la Suisse d'autre part. Une gestion globale par la Département permettrait à terme une rationalisation de moyens pour le service routier.

Toutefois, certaines particularités sont à prendre en compte :

RN 5

- 63 % des chaussées nécessitent un entretien de surface et/ou de structure ;
- 23 murs de soutènement sur les 166 sont en mauvais état ;
- sur toute sa longueur, la RN 5 est une route de montagne avec de forts enjeux en hiver (viabilité hivernale) et des enjeux de sécurité toute l'année (chutes de pierres, glissements, etc.) ;
- les travaux dans ce secteur sont complexes et posent de nombreux problèmes de déviation ;
- plusieurs demandes d'aménagements ponctuels sont connues et en particulier des carrefours (de Gratteroche, du VAUDIOUX, de BELLEFONTAINE) ;
- la RN 5 est le support naturel de l'accès au plateau.

RN 83

- la géologie est sensible dans les Monts de BUVILLY avec des glissements de terrain fréquents ;
- le carrefour des Épinettes Fleuries est à réaménager ;
- la circulation de poids lourds est importante avec des demandes fréquentes pour l'interdiction et le report des trafics sur l'autoroute.

Je vous invite à vous prononcer sur le transfert des RN 5 et 83 dans le réseau routier départemental.

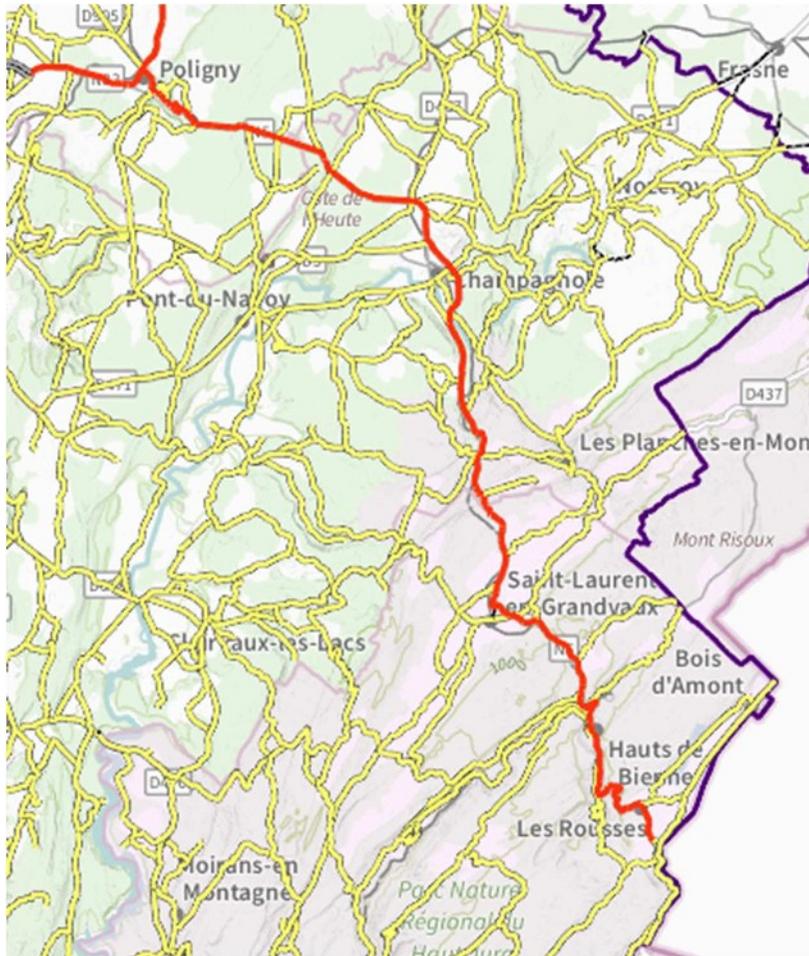
Le Conseil départemental :

- prend acte des données fournies par l'État concernant l'état des RN 5 et 83, et les modalités de calcul du droit à compensation,
- émet un avis favorable au transfert de la RN 83 dans le domaine routier du Département,
- émet un avis favorable au transfert de la RN 5 sous réserve de la prise en compte des conditions suivantes :
 - augmentation du droit à compensation en fonctionnement compte tenu de la spécificité de l'itinéraire situé en zone de montagne (coût de la viabilité hivernale notamment),
 - augmentation du droit à compensation en investissement pour tenir compte d'une part de l'état du patrimoine dégradé au moment du transfert (chaussées, ouvrages d'art et murs de soutènement), et d'autre part des investissements nécessaires identifiés mais non réalisés par l'État à la date du transfert (aménagement de carrefours notamment),
 - inscription de l'itinéraire permettant l'accès aux plateaux jurassiens au prochain contrat de plan Etat Région ou dans le cadre de tout autre dispositif de soutien à l'investissement routier, avec une implication directe du Département dans les négociations,
- demande la mise en œuvre d'un mécanisme de garantie permettant de déclencher une aide financière de l'État en cas de phénomènes naturels affectant les RN 83 et RN 5 et leurs dépendances.

POINT FINANCIER					
	Montant global du rapport (ANNEE n)	Pour MEMOIRE, rappel des crédits DEJA VOTES (à périmètre constant)			
		ANNEE n - 1 (à remplir à l'étape BP)		ANNEE n (à remplir aux étapes DM1 et DM2)	
		BP	DM1 et/ou DM2	BP	DM 1
AP					
Crédit de paiement - Investissement : - Fonctionnement :					
Recette - Investissement : - Fonctionnement :					

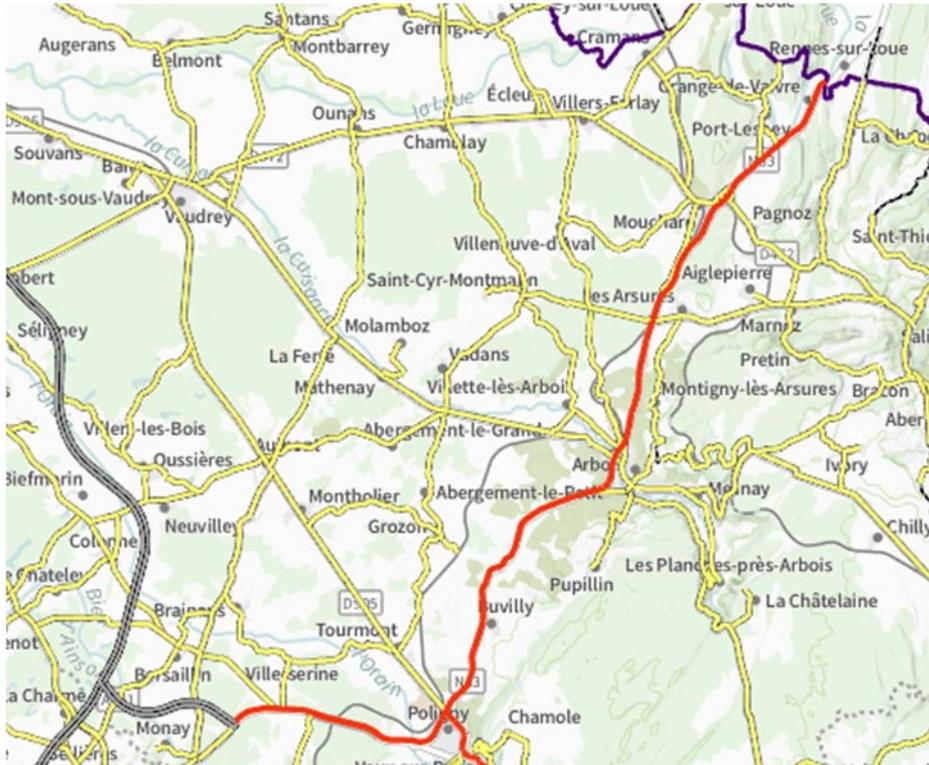
Délibération n° CD_2022_049 du vendredi 30 septembre 2022	
Votée à l'unanimité	
Président	Clément PERNOT : 

RN 5



- 64,6 km
- Niveau N2 en VH
- 35 OA + 1 buse : 1 OA classé 3
- 166 murs de soutènement : 22 classés 3 et 1 classé 3U
- 37 % de la chaussée en bon état
- Trafic journalier : VAUX → 5 900 - VANNOZ → 8 800 - SAINT-LAURENT → 5 700
- 3 passages à niveaux
- 6 traverses d'agglomération : POLIGNY - VAUX - MONTROND - Pont de la Chaux - MORBIER - LES ROUSSES
- 1 Centre d'Exploitation à SAINT-LAURENT en PPP
- 1 antenne aux ROUSSES partagée avec le CERD dans un bâtiment propriété de l'État
- 27 agents (hors activités supports)

RN 83



- 29,5 km dont 2,5 km en 2*2
- Niveau N1 en VH
- 23 OA + 4 buses : 1 OA classé 3
- 6 murs de soutènement
- 62 % de la chaussée en bon état
- Trafic journalier : POLIGNY → 12600 - BUVILLY → 8100
- 1 traverse d'agglomération : BUVILLY
- 1 Centre d'Exploitation à POLIGNY dans un bâtiment partagé avec le CERD, propriété du Département
- 10 agents (hors activités supports)