

**Conseil de Toulouse Métropole**  
**20 octobre 2022**

**17.6 Demande de transfert du Réseau Routier National non concédé à Toulouse Métropole DEL-22-1209**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, chers collègues,

Alors même que, conformément à l'article 38 de la loi 3DS, nous aurions dû délibérer avant le 30 septembre sur le transfert des routes nationales, vous vous êtes positionné par un simple courrier, et donc on peut s'inquiéter des conditions juridiques de ce transfert, alors même que le délai pour délibérer est fixé dans la loi.

Surtout, nous ne pouvons que nous étonner et nous inquiéter des conditions dans lesquelles vous souhaitez obtenir ce transfert.

En effet, en mars 2022, la Cour des Comptes s'inquiétait que : « La mise en œuvre de ce transfert partiel du réseau routier national [...] accroisse la fragmentation de la compétence routière » craignant que la France, je cite, « évolue vers un modèle complexe, assez rare en Europe, sans que cette transformation ait donné lieu à une réflexion sur le nouveau rôle de l'État en matière de politique routière. »

Nous savons par ailleurs, à travers la presse et notamment la Gazette des communes, que d'autres « collectivités boudent le transfert des routes ». En effet, « Sur les 11 000 kilomètres de voies concernés, les métropoles, les régions et les départements se sont positionnés sur seulement 4 400. Et pas à n'importe quel prix. Avant de s'engager sur les routes, ces collectivités [– contrairement à Toulouse métropole –] posent des réserves qui sont de nature à la fois financière, technique et sociale. Puisque, et vous ne cessez de nous le répéter quand ça vous arrange, nous sommes dans un contexte financier tendu pour les métropoles.

Ces « métropoles craignent que les compensations soient insuffisantes alors que les routes exigent des investissements coûteux ». C'est ce que dit France Urbaine qui ajoute par ailleurs que « Les niveaux de contraintes techniques et de services liés à la présence d'ouvrages d'art ou à la nature autoroutière de certains axes dissuadent » le transfert. Transfert qui soulève aussi la question de la compensation des personnels transférés en précisant que : « Les métropoles n'ont aucune visibilité sur le nombre et le grade des agents potentiellement transférés. »

Avec de potentiels coûts cachés à travers le « 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, En clair, les départements n'ont pas de visibilité sur le nombre et le grade des agents susceptibles d'être transférés. » Et donc, in fine, les métropoles sont dans le même cas. Sachant que cette base de calcul ne correspond pas à la réalité des rémunérations des salariés transférés, une catégorie de personnel souvent très expérimentée.

À cette inconnue majeure s'ajoutent, selon la presse des collectivités, 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".

Au final, une très faible minorité des collectivités se portent candidates : la métropole de Lyon demande, elle, « des compensations financières et la liberté de transformer les voiries concernées. »

Souvenons-nous du précédent corse pour lequel la région estime aujourd'hui « que les compensations de l'Etat n'ont pas permis de couvrir les besoins d'entretien et de développement des routes transférées. »

Encore plus inquiétant, l'obtention des subventions dans le cadre des prochains contrats de plan Etat-région n'est pas gagné. Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures est attendu mi-décembre, et le vote du budget de l'Afitf, Agence de financement des infrastructures de transport de France, fin 2022...

Pourtant, aucune inquiétude affichée du côté de Toulouse métropole : votre délibération ne mentionne aucune réserve vis-à-vis de la proposition de l'Etat sur quelque plan que ce soit. Comment cela se fait-il ? C'est plus surprenant encore, alors que France Urbaine, dont vous êtes le vice-président M. Moudenc, affiche clairement des réticences plus que marquées !

En fait, le choix se résume assez simplement : allons-nous prendre le risque de devoir mettre des millions sur l'entretien des routes, alors même que notre budget voirie est, semble-t-il, très fragile ? Quelles garanties pouvez-vous donner à notre assemblée, à court et moyen terme, sur le risque financier que nous prenons en acceptant ce transfert important de voirie ? Votre réponse à cette question conditionnera notre position de vote.

**Sources :**

<https://www.lagazettedescommunes.com/830966/pollution-de-lair-letat-ecope-de-deux-astreintes-de-10-millions-deuros-chacune/?abo=1#utm>

<https://www.banquedesterritoires.fr/loi-3ds-les-departements-et-les-regions-hesitent-reprendre-les-routes-nationales?pk>

<https://www.lagazettedescommunes.com/830993/les-collectivites-boudent-le-transfert-des-routes/#utm>

<https://www.ccomptes.fr/fr/publications/lentretien-des-routes-nationales-et-departementales>