

UNE NOUVELLE ORGANISATION POUR UN SERVICE ROUTIER PLUS PROCHE DES CITOYENS ET PLUS EFFICACE

Y. KRATTINGER

Sénateur, Président du Conseil général de la Haute-Saône, France

RÉSUMÉ

La loi relative aux libertés et aux responsabilités locales, publiée le 13 août 2004, a modifié en France la répartition des compétences entre l'Etat et les différents niveaux de collectivités territoriales. Dans le domaine routier, elle a conduit à transférer en janvier 2006 aux départements français environ 18 000 km de routes, soit plus de la moitié du réseau routier national.

Le transfert des compétences juridiques, et donc des responsabilités, s'est accompagné du transfert de moyens, humains et financiers, afin que les départements disposent de moyens et de compétences techniques pour mener les politiques qu'ils auront votées.

30 000 agents de l'Etat sont ainsi concernés par des mises à disposition ou des transferts aux départements. Ces transferts importants répondent à la volonté constante des gouvernements français d'améliorer la gouvernance par application des principes de subsidiarité et de libre administration des collectivités territoriales.

Les bénéfices attendus d'une organisation décentralisée sont de trois ordres : tout d'abord, une meilleure identification par chaque citoyen de l'autorité responsable et compétente sur chaque politique publique, ensuite, une plus grande proximité entre le citoyen et le responsable, enfin une amélioration de la performance de l'action publique, chaque échelon territorial se spécialisant sur certaines compétences.

Le transfert aux départements d'un linéaire de routes important et des personnels correspondants a obligé l'Etat à réorganiser entièrement ses services routiers, selon des logiques d'action et des objectifs fondamentalement repensés reposant notamment sur :

- une logique de gestion par itinéraires du réseau national,
- une spécialisation des métiers et un renforcement des compétences pour le développement du réseau, avec une séparation claire des fonctions de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre,
- une diminution du nombre de services, permettant une meilleure gouvernance et une amélioration de l'animation de la politique des routes nationales.

En ce qui concerne les départements, les transferts de routes et des personnels correspondants ont pour ambition de permettre à chaque niveau de collectivité concerné d'être plus performant dans les politiques menées en termes de gestion financière et de service rendu aux usagers.

La maîtrise de l'ensemble du maillage local en infrastructures et en services techniques par les départements, permet une meilleure adaptation au territoire des politiques d'aménagement local, favorisant une écoute renouvelée et enrichie des citoyens et des élus.

En ce qui concerne l'Etat, le recentrage sur un réseau resserré, constitué en grande partie des itinéraires les plus circulés, permet une spécialisation et une professionnalisation de l'organisation des services, par la mise en place de structures dédiées à la route sur des échelles de territoire qui correspondent mieux aux déplacements actuels des usagers.

Ainsi, pour les départements, un des défis à long terme est de réussir à maintenir et développer les compétences techniques des services transférés. Pour l'Etat, l'enjeu majeur consiste à opérer un changement de culture : le réseau routier national étant arrivé à maturité, la préoccupation première va devenir son exploitation et plus seulement son développement.

Enfin, le rôle de l'Etat dans le champ routier est désormais double : au-delà de sa fonction d'opérateur des axes d'intérêt national ou européen, il lui revient également une mission, affirmée par la loi, visant à assurer la cohérence des réseaux routiers, dans un souci de sécurité et de libre circulation des biens et des personnes. L'Etat et les départements se doivent donc d'inventer des modes de coopération nouveaux.

L'Etat et les départements sont ainsi, chacun de leur côté, engagés dans de profondes réformes. Ils doivent néanmoins mettre en place, conjointement, les outils, les moyens et les coopérations qui permettront d'apporter aux usagers de la route un service cohérent et de qualité.

N.B. : Pour plus de détails, consulter le rapport national français, remis dans le cadre de la séance d'orientation stratégique TS1, intitulé « Une nouvelle organisation pour un service routier plus proche des citoyens et plus efficace »

RÉFÉRENCES

Krattinger, Y; Parisé, P. (2007). Une nouvelle organisation pour un service routier plus proche des citoyens et plus efficace. Rapport national français, remis dans le cadre de la séance d'orientation stratégique TS1, XXIII^{ème} congrès mondial de la route. 16 pages.