

COLLOQUE « LE PONT » Toulouse – 11 octobre 2016

J'ai débuté mon travail législatif sur les ouvrages d'art voilà 9 ans maintenant, suite à la sollicitation de plusieurs maires de mon département confrontés à la charge d'un ou de plusieurs ouvrages d'art de rétablissement de voies.

Ces ouvrages d'art sont construits par le gestionnaire d'une nouvelle infrastructure (RFF, VNF...) afin de rétablir la continuité des voies communales ou départementales lorsque celles-ci ont été interrompues pour ses besoins. Se pose, dès lors, la question de la répartition des coûts d'entretien, de réfection, voire de renouvellement.

Les collectivités ignorent souvent les obligations qui leur incombent et, dans leur grande majorité, ne disposent pas de ressources budgétaires suffisantes ni des compétences nécessaires pour assumer une telle charge. Un risque pèse donc sur la sécurité et sur l'environnement. De plus, le stock vieillissant est très important ; un pont serait fermé à la circulation chaque jour en raison de sa vétusté et de son manque d'entretien d'après la Fédération Nationale des Travaux Publics.

La question est donc de savoir comment aider les collectivités à mettre en place et à développer une gestion patrimoniale de ces ouvrages mais, surtout, qui doit payer quoi.

Les infrastructures participent à l'aménagement du territoire, au développement économique et rendent un service public à nos concitoyens. Les collectivités ne peuvent donc pas être seules face à cette charge.

C'est pourquoi, j'ai proposé d'inscrire dans la loi un principe de référence simple et équitable :

- la collectivité prendrait en charge l'entretien et la gestion des trottoirs ainsi que du revêtement routier et des joints qui en assurent la continuité,

- le gestionnaire de l'infrastructure de transport nouvelle, quant à lui, prendrait en charge la surveillance, l'entretien et la reconstruction de la structure de l'ouvrage et l'étanchéité de l'ensemble.

Après un long travail de négociation avec les services de l'Etat réticents à une modification de la jurisprudence, des compromis ont été nécessaires. Mais, aujourd'hui, le principe de répartition, voté à l'unanimité le 24 juin 2014, figure enfin dans la loi. Les modalités de cette répartition devront être prévues dans une convention signée entre le gestionnaire de la nouvelle infrastructure et le propriétaire de la voie existante, suivant le principe de référence et les directives du décret d'application.

Où en sommes-nous à l'heure actuelle ?

- Tout, d'abord, **le recensement.**

En effet, si la loi s'applique aux nouvelles infrastructures, concernant les anciennes, ce sont les conventions en vigueur qui continuent à s'imposer. Si celles-ci ont occasionné un recours déposé avant le 1^{er} juin 2014, une nouvelle convention devra être établie. Quant aux ouvrages d'art ne bénéficiant d'aucune convention, ils font l'objet d'un recensement par l'Etat qui doit être rendu au 1^{er} juin 2018. Les services du ministère travaillent ainsi avec SNCF Réseau et VNF pour établir un outil commun de méthodologie du recensement, afin de garantir un traitement équivalent des ouvrages d'art à recenser, quel que soit le gestionnaire de l'infrastructure de transport surplombé par l'ouvrage en question. Mais j'imagine que l'évolution des normes et le manque de clarté dans la gestion des

ouvrages d'art ne rendent pas la chose aisée. Il est cependant nécessaire d'avoir une vision globale pour établir un diagnostic, détecter les urgences mais aussi prévoir les dépenses à inscrire dans les budgets suivant un programme pluriannuel.

Pour l'heure, j'ai interrogé le ministère et la préfecture de mon département pour connaître l'état d'avancement de ce recensement. Déjà l'an dernier, Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des Transports, m'assurait que ses services avaient sollicité les préfets de département pour organiser la remontée d'informations des communes et des départements quant aux caractéristiques et à l'état de leurs ouvrages. Mais qu'en est-il aujourd'hui ? J'attends leurs réponses.

- **Enfin, le décret d'application.**

Celui-ci n'a toujours pas été promulgué, deux ans après le vote de la loi ! J'ai reçu, fin juillet, communication du dernier projet de décret que le ministère a proposé aux parties prenantes avant de le soumettre à l'appréciation du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN).

Les premières moutures ont jusqu'ici été rejetées par l'ADF d'où les délais. En effet, le projet de décret posait problème aux départements car le principe de référence y était adapté selon la capacité financière de la collectivité territoriale propriétaire de la voie rétablie, de sorte que :

- pour les collectivités dont le potentiel fiscal est inférieur ou égal à 10 millions d'euros, le principe de référence s'applique tel quel ;
- les collectivités dont le potentiel fiscal est compris entre 10 millions et 25 millions d'euros assument, outre les charges résultant pour elles de l'application du principe de référence, les charges liées à la surveillance et à l'entretien de l'ouvrage et à son étanchéité ;
- enfin, les collectivités dont le potentiel fiscal est supérieur à 25 millions d'euros assument l'ensemble des charges.

Les départements faisant partie de cette dernière catégorie ont donc fait obstacle à la parution du décret en l'état.

La dernière rédaction qui leur a été proposée semble leur convenir davantage dans la mesure où le décret réaffirme le principe fondateur de la loi tout en laissant ensuite les parties négocier. Cependant, cette version fait disparaître les seuils et, notamment, celui qui protégeait de manière très explicite les petites collectivités. J'ai alerté l'AMF sur ce point en l'invitant à faire entendre son point de vue ; ce qu'elle a fait manifestement. L'association a plaidé auprès du CNEN lors de la séance du 8 septembre dernier et a pu obtenir une rédaction plus consensuelle.

Ainsi, les communes et communautés, dont le potentiel fiscal est inférieur à 10 millions d'euros, n'auront en charge que le coût d'entretien de la voirie. Au-delà des 10 millions d'euros, les autres collectivités (départements, métropoles, communautés les plus importantes) négocieront par convention la répartition des charges de financement des ouvrages d'art avec le gestionnaire de l'infrastructure nouvelle.

Depuis le début de ce combat, un lourd travail de mobilisation a été entrepris envers les représentants des collectivités directement concernées par le problème, envers les parlementaires de tous bords, envers les services de l'Etat pour les sensibiliser sur cette question. A ce stade, je n'ai plus de moyen d'action. Désormais, il est du ressort des collectivités et de leurs élus de rester vigilants et de veiller à faire vivre cette loi.

J'espère, d'ici au 11 octobre, obtenir des renseignements complémentaires et pouvoir annoncer la prochaine parution des décrets.