

Le bitume reste le même et pourtant, le changement est radical. En vertu de l'acte II de la décentralisation, l'Etat a donc décidé de transférer la majeure partie de ses routes nationales aux départements. Lundi dernier, le ministre des Transports, Dominique Perben, a présenté la nouvelle carte du réseau routier national. C'est-à-dire celui qui reste sous la responsabilité de l'Etat, après transfert des 18 000 km de routes aux conseils généraux. Dès janvier 2006, le futur réseau routier national ne comportera plus que 11 800 km de routes nationales et d'autoroutes non concédées, plus 8 000 km d'autoroutes concédées à des exploitants privés pour le compte de l'Etat. Voici les conséquences pour l'Essonne.

■ **Routes.** Le Conseil général récupère dans leur intégralité trois axes aussi surchargés que vétustes : la RN 6 (à l'exception du tronçon qui traverse la forêt de Sénart), la RN 7 (à l'exception du tronçon passant sous les pistes d'Orly) et la RN 20. Plus quelques rubans secondaires. Soit au total, 246 km de routes. De son côté, l'Etat garde la mainmise, même indirectement, sur les deux autoroutes : A 6 et A 10. La RN 104, dite Francilienne, reste également dans le réseau national. Tout comme certains tronçons de raccordement aux autoroutes (RN 188, RN 118...)

■ **Organisation.** Le Département devra revoir l'organisation territoriale de ses nouveaux agents. En particulier, il ouvrira une nouvelle subdivision à Etampes.

■ **Effectifs.** La loi de décentralisation du 13 août 2004 a laissé le choix au personnel de rester fonctionnaire d'Etat ou d'opter pour la fonction publique territoriale. Les 90 agents de la DDE de l'Essonne concernés ont jusqu'à 2008 pour se déterminer.

SONT TRANSFERÉS AU DÉPARTEMENT

• la RN 6 • la RN 7 • la RN 20 • la RN 191
• la RN 446 • la RN 448



Chantée par Charles Trenet comme « la route des vacances », la RN 7 est devenue au fil des décennies une route de transit, urbaine et désormais... départementale.

■ **Financement.** L'Etat a promis que cette nouvelle charge pour les Départements sera compensée par de nouvelles recettes, à l'euro près. En théorie, elle ne pèsera pas sur les finances départementales. Toutefois, il faudra attendre la fin de l'année pour connaître, dans le détail, le budget alloué jusqu'à présent par l'Etat à l'entretien de ses routes. Et donc quel montant le Conseil général pourra-t-il récupérer. Cela suffira-t-il, au regard de certaines routes délaissées par l'Etat, comme la RN 20 ? A cette critique prévisible, le directeur départe-

RESTENT SOUS L'AUTORITÉ DE L'ÉTAT

• l'A 6 • l'A 10 • la RN 104 • la RN 118 • la RN 188 • la RN 440 • la RN 441

mental de la DDE, Bernard Laffargue, répond sans détours : « On a fait le maximum avec ce qu'on nous a donné. Ce n'est pas moi qui fais le budget de l'Etat... »

■ **Commentaires.** Michel Berson (Ps), président du Conseil général de l'Essonne : « Je suis scandalisé par l'attitude du gouvernement. Le Département va réaménager, entretenir plus de routes avec des sommes dérisoires par rapport aux besoins. » Le patron du Département a fait ses calculs. A l'Etat, 80 % des crédits d'entretien. Au Département, les miettes : 20 % sur les 10 millions annuels, soit 2 millions d'euros. Un partage « inégal », au regard des 246 km de voiries transférées au Département et des 212 km gardés par l'Etat. « C'est la preuve que l'Etat transfère les routes qu'il n'entretient pas et garde celles

qu'il entretient. C'est un marché de dupes ! », fulmine Michel Berson. Faut-il s'attendre à une hausse de la fiscalité départementale ? « On n'en est pas là, mais il est sûr qu'il faudra trouver un moyen d'absorber ces charges supplémentaires. » Réponse de François Durovray, conseiller général UMP : « La hausse des impôts que nous prépare le Conseil général n'a rien à voir avec la décentralisation des routes nationales, mais plutôt avec sa mauvaise gestion des sapeurs-pompiers et l'endettement du Département. Le gouvernement ne doit pas être un bouc-émissaire dans cette affaire. L'Etat s'est engagé à compenser intégralement le transfert de charges et je ne vois pas pourquoi le Conseil général dépenserait plus pour mettre du sel sur les routes l'hiver ou boucher les nids-de-poule. Sur le fond, je ne suis pas un partisan acharné des décentralisations : je suis même plutôt attaché à une certaine lisibilité du réseau national. Cela étant, nous voici avec une nouvelle compétence. A nous de bien l'utiliser. On peut investir dans les routes dans le cadre d'une politique volontaire. Mais pas en se défaisant sur le retrait de l'Etat. »

Stéphane Piraud

Comment rebaptiser les routes ?

Dans un premier temps, la « route des vacances » continuera à s'appeler la RN 7. A l'avenir, elle cédera sa lettre « N » pour un « D », comme « route départementale ». Reste à savoir quelle numérotation sera choisie, puisqu'il existe déjà une RD 7. À quand une RD 2007, par exemple ? « Ce n'est pas à l'ordre du jour », répond le directeur départemental de l'Équipement, Bernard Laffargue. Et ce pour une question de coût. Chaque changement de numérotation implique la fabrication d'autant de nouveaux panneaux. On l'aura compris : le renouvellement de la charte de signalisation routière se fera « progressivement », aux frais du Département.