

# Assemblée nationale

## Nouvelle organisation territoriale de la République

**SUITE DE LA DISCUSSION – VENDREDI 20 FEVRIER 2015**

### Article 9

**M. le président.** La parole est à M. Maurice Leroy, premier orateur inscrit sur l'article 9.

**M. Maurice Leroy.** J'espère avoir plus de chance que pour les transports scolaires...

Comme les sénateurs de la majorité sénatoriale, je pense que transférer la voirie départementale aux régions est une grave erreur. Cela coûtera très cher au contribuable.

En tant que président de conseil général, comme un certain nombre de nos collègues, dont Philippe Martin, je me souviens du transfert des personnels de l'État. Comment voulez-vous que nos concitoyens y comprennent quelque chose ? Demandez-vous pourquoi ils ne votent plus ou votent aux extrêmes, ce que vous constaterez le 22 mars.

Les personnels territoriaux qui travaillaient pour l'État dans les services de l'équipement ont été transférés aux départements. Ils avaient digéré ce transfert, et voilà que vous leur annoncez qu'ils seront à nouveau transférés. Je vous laisse imaginer dans quel état ils sont...

Le président Rousset ne peut être parmi nous, mais je sais que l'Association des régions de France s'est clairement prononcée contre ce transfert, que les régions ne souhaitent pas. Je ne sais pas si notre ami Jean-Louis Gagnaire tient absolument à ce que sa région récupère les routes, mais je sais que ce n'est pas le cas de la majorité des élus régionaux.

**Mme Marylise Lebranchu, ministre.** C'est vrai.

**M. Maurice Leroy.** Franchement, la construction et l'entretien de la voirie réclament une gestion de proximité mais également la capacité de réagir rapidement, notamment en cas d'intempéries ou d'accidents, à laquelle les régions actuelles pourront difficilement répondre, et à plus forte raison celles qui auront été agrandies. Et je ne parle pas des régions qui comptent des zones de montagne, comme celle de mes amis Hervé Gaymard et Martial Saddier !

**M. Martial Saddier.** Ce serait terrible !

**M. Maurice Leroy.** Il serait sage que les départements conservent leur compétence en matière de voirie, sans parler des services d'étude et d'ingénierie.

Enfin, il est acquis que le Gouvernement laisse la compétence des collèges aux départements. Je vous invite, madame la ministre, à faire de même pour les routes car compte tenu de la technicité qu'exige la voirie, les départements devront conserver des compétences en ingénierie, et ces compétences, ce sont les ingénieurs et techniciens départementaux qui les détiennent.

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Devedjian.

**M. Patrick Devedjian.** Avec le transfert de la voirie, le programme annoncé par M. Vallini commence : je veux parler de la dévitalisation des départements. Le Gouvernement a eu le bon goût de nous dire quel était l'objet de sa politique : dévitaliser les départements.

Suite au débat sur le caractère constitutionnel de la suppression des départements, le secrétaire d'État en charge de la décentralisation nous a expliqué qu'on allait contourner les dispositions constitutionnelles pour dévitaliser les départements. Les collègues ont fait l'aller-retour entre région et département, ce qui en dit long sur le prétendu « conservatisme »... Il vaut mieux être conservateur que procéder à de tels allers-retours et manifester une perpétuelle inconstance.

Le transfert de la voirie est l'un des aspects de ce projet de dévitalisation.

Je veux dire au Gouvernement que ce qui est interdit par la Constitution de manière globale l'est aussi de manière détaillée dès lors que l'intention ne fait aucun doute.

J'ajoute qu'à la lumière de l'expérience de la décentralisation de 2004, le transfert de la voirie est une initiative malheureuse. Le gouvernement d'alors, au sein duquel j'occupais la responsabilité de la décentralisation, avait eu la mauvaise idée...

**M. Michel Piron.** Eh oui !

**M. Patrick Devedjian.** ...de décentraliser les routes nationales.

**M. Michel Piron.** Le grand bond en avant !

**M. Patrick Devedjian.** Mauvaise idée que je partageais. Je bats ma coulpe. (« Ah ! » sur les bancs du groupe SRC.) Vous savez, cela fait du bien, de temps en temps, de pratiquer l'autocritique...

Le Gouvernement avait donc eu la mauvaise idée de décentraliser les routes nationales pour les transférer aux régions. Celles-ci nous avaient alors fait part, avec beaucoup de sagesse, de leur absence totale de culture dans ce domaine. Il s'agissait des routes nationales, c'est-à-dire des grands axes dont on pouvait imaginer, à mon avis à tort, qu'ils avaient une vocation régionale. C'était faux !

Les départements avaient la compétence de la voirie départementale.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Devedjian.

**M. Patrick Devedjian.** Monsieur le président, laissez-moi terminer mon intervention et je serai d'une sagesse exemplaire lorsque nous examinerons les amendements. Je tiens à m'exprimer sur la voirie.

**M. le président.** Il y a de nombreux inscrits sur l'article 9.

**M. Patrick Devedjian.** Je souhaite simplement exposer mes arguments et ensuite nous n'en parlerons plus.

L'expérience de 2004 n'a donc pas été satisfaisante.

Le Gouvernement choisit de procéder à ce transfert de compétences à un drôle de moment. Madame la ministre, en même temps que vous procédez à la réforme du découpage des régions, qui vont regrouper leurs services, vous organisez le transfert d'une partie des compétences départementales vers ces régions déjà en pleine transformation. C'est tout à fait singulier !

**M. Maurice Leroy.** Très juste !

**M. Patrick Devedjian.** Les régions n'ont absolument aucune expérience dans ce domaine.

La France possède le meilleur réseau routier du monde – depuis la Révolution – et elle le doit en particulier aux départements.

**Mme Estelle Grelier.** C'est très inégal !

**M. Patrick Devedjian.** Ce réseau, dont les services départementaux ont une connaissance fine, est parfaitement efficace. Voilà un domaine qui fonctionne formidablement bien, pourtant vous voulez tout bouleverser ! Ce transfert est tellement déraisonnable que l'Association des régions de France elle-même n'en éprouve pas le besoin.

Je vous rappelle que lorsque nous avons décentralisé les routes nationales pour les attribuer aux départements, qui disposaient pourtant de services de voirie, il a fallu cinq ans pour réussir l'intégration des services des directions départementales de l'équipement.

À partir de quelque chose qui n'existe pas, en plein bouleversement, vous allez faire converger une multitude de départements vers la région. Dans la région Île-de-France, dont vous excluez Paris, ce sont sept départements qui vont converger vers un point central. Le résultat sera une très grande confusion, une énorme perte de temps et un ralentissement considérable des projets et des investissements. Vous considérez sans doute que les investissements ne sont pas assez paralysés dans notre pays ? Il nous restait les investissements publics, mais vous vous attaquez aussi à eux.

Le paradoxe...

**M. le président.** Monsieur Devedjian, six orateurs sont inscrits sur l'article.

**M. Patrick Devedjian.** Je termine, monsieur le président.

**M. le président.** C'est le règlement, et ce n'est pas moi qui l'ai voté.

**M. Patrick Devedjian.** J'entends bien, mais on peut essayer de l'appliquer avec intelligence, monsieur le président.

**M. Philippe Martin.** Il est en train de dire qu'il ne sera pas là après le dîner...

**M. le président.** Je vous ai laissé plus de cinq minutes de temps de parole. Je vous demande donc de conclure...

**M. Patrick Devedjian.** Alors je reprendrai la parole plus tard.

**M. le président.** ...sauf si certains des nombreux membres de votre groupe qui se sont inscrits acceptent de renoncer à leur temps de parole. Ils comprendront que vous fassiez une intervention générique au nom du groupe.

**M. Patrick Devedjian.** Je reprendrai la parole plus tard.

**M. le président.** Sachez que j'appliquerai également le Règlement.

**M. Patrick Devedjian.** Bien sûr !

**M. le président.** La parole est à M. Germinal Peiro, rapporteur pour avis.

**M. Germinal Peiro, rapporteur pour avis.** Je m'exprimerai en mon nom personnel mais aussi en tant que rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques qui, sur ce sujet, partage très largement mon point de vue.

Je considère que nous n'avons pas à faire des régions des collectivités de gestion. Elles sont là pour définir un cap, mettre en place des stratégies...

**M. Maurice Leroy.** Très bien !

**M. Germinal Peiro, rapporteur pour avis.** ...et exercer des compétences, par exemple en matière de formation. Nous n'avons pas à les engager dans des domaines qui exigent une gestion au plus près du terrain.

Nous l'avons fait il y a quelques instants en leur transférant les transports scolaires, qui vont leur coûter cher et dont la gestion est extrêmement complexe. Mon seul département ne compte pas moins de 7 500 points de transport scolaire qu'il faut gérer en permanence, sans compter les trois incidents qui ont lieu chaque jour.

**M. Maurice Leroy.** Expliquez cela à Mme Capdevielle !

**M. Germinal Peiro, rapporteur pour avis.** Nous l'avons fait parce que la compétence de la mobilité, dès 1982-1983, a été dévolue à la région. Il y a donc une certaine cohérence.

Mais je vous mets en garde, mes chers collègues : dans ce domaine, la proximité est plus efficace que l'éloignement. Et la proximité, c'est le département.  
*(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

En ces périodes d'intempéries, avec la neige ou les pluies incessantes, cela fonctionne parfaitement.

Je rappelle à mon tour qu'il y a exactement dix ans, nous avons transféré une grande partie des routes nationales aux départements. Je rappelle aussi que le transfert envisagé suppose aussi celui de plusieurs centaines de milliers d'agents. Dans le département de Dordogne-Périgord, les 5 000 km de routes occupent 500 agents. Et je ne parle pas de l'harmonisation des régimes indemnitaires qui se fera forcément par le haut, ce qui coûtera très cher.

Je rappelle enfin que les départements détiennent une grande partie de l'ingénierie. Nous les avons confortés dans ce rôle et dans celui de soutien aux collectivités locales, communes ou intercommunalités.

Aucune raison ne justifie que nous transférons les routes aux régions. Elles doivent rester de la compétence des départements. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Ménard.

**M. Michel Ménard.** Germinal Peiro ayant dit l'essentiel, je serai bref, mais je tiens tout de même à ajouter qu'il y avait une cohérence à transférer la voirie aux régions dès lors que les départements devaient disparaître. Or ce n'est plus le cas, et j'en suis ravi. Nous ne devons plus regarder ce transfert de la même manière, *a fortiori* depuis l'adoption de la loi relative à la fusion des régions qui a augmenté la taille de certaines d'entre elles.

En matière de clarification des compétences, nous nous sommes retrouvés autour de l'idée que l'économie relevait de la compétence de la région et nous venons d'accepter de donner à la région la compétence en matière de transports.

Dans le domaine de la voirie, en revanche, la région n'a aucune compétence. Quel intérêt y aurait-il à transférer une compétence d'une collectivité à une autre alors que l'objectif de ce projet de loi est d'éviter qu'une multiplicité de collectivités s'occupent de la même chose ? C'est particulièrement clair en ce qui concerne la voirie dans les métropoles puisque la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi MAPTAM, prévoit le transfert de compétence de la voirie aux métropoles, mais le transfert des routes n'a aucun intérêt en termes de clarification. En outre, on ne doit en attendre aucune économie, bien au contraire, comme l'a rappelé Germinal Peiro.

C'est un transfert qui mobilisera des personnels pendant des mois,...

**M. Maurice Leroy.** Pendant des années !

**M. Michel Ménard.** ...voire des années, sans améliorer aucunement la qualité de service. Au contraire, les départements assument la proximité : que les régions se concentrent sur leurs compétences essentielles et que les départements continuent à faire ce qu'ils font bien, comme l'entretien de la voirie et, quand cela s'avère nécessaire, la construction de routes.

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Gaymard.

**M. Hervé Gaymard.** Mon intervention n'excédera pas deux minutes, afin de compenser le temps de parole de mon collègue et ami Patrick Devedjian. Je vois deux raisons au nécessaire retour de la voirie aux départements. La première ayant été exposée sur tous les bancs par mes collègues, je n'y reviendrai pas. Il s'agit d'une question de bon sens : pourquoi modifier quelque chose qui marche très bien, à la satisfaction générale, et qui nécessite de la proximité ?

On parle peu de la deuxième raison : le rôle des élus. Un département comme le Cantal a 4 000 kilomètres de routes et comptera seulement quatre conseillers régionaux.

**M. Germinal Peiro**, *rapporteur pour avis*. Deux en Lozère.

**M. Hervé Gaymard**. Chaque conseiller régional devra donc s'occuper, en fait, de 1 000 kilomètres de routes : voilà des attributions sympathiques ! Sur la question de la voirie départementale, l'élu cantonal joue un rôle majeur, parce qu'il se trouve au contact du terrain, des maires et des citoyens, et parce qu'il joue un rôle très important d'arrangeur. Déplacer cette compétence de proximité auprès d'une assemblée technocratique éloignée des réalités n'est tout simplement pas une bonne décision. Madame la ministre, si vous pouviez revenir au bon sens et à la raison, c'est-à-dire au texte adopté par le Sénat, nonobstant les amendements du Gouvernement, de la majorité et du rapporteur qui ont été adoptés en commission des lois il y a dix jours, je pense que vous feriez œuvre utile.

**M. Maurice Leroy**. Ils vont revenir au bon sens.

**M. le président**. La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier**. Madame la ministre, je le dis la main tendue, il faudra que nous revenions sur les lignes touristiques. Votre réponse, que je comprends et que je respecte, et qui consiste à dire que chaque ligne touristique fera l'objet d'un examen au cas par cas, ajoutée au fait que le Gouvernement a été autorisé à légiférer par ordonnance, commence, en zones de montagne, à nous inquiéter.

Je rejoins Patrick Devedjian : je suis très inquiet, car cette opération consiste à dévitaliser, à vider et à tuer, petit à petit et discrètement, le département. Et s'attaquer aux routes n'est pas innocent : la gestion des routes est la genèse des départements. Leur enlever tout le transport, tel que le prévoit le projet de loi, revient tout simplement à vider de son sens une compétence qui a correspondu à la naissance des départements de la République.

Deuxième remarque : nous examinons l'article 9, et au fur et à mesure de l'examen du projet de loi, nous voyons bien, dans ces neuf premiers articles, la puissance de feu du lobby des régions. J'en parle d'autant plus librement que je ne suis ni conseiller général, ni conseiller régional. Très sincèrement, au terme de l'examen de ces neuf articles, tout ce qui est populaire, tout ce qui est visible pour le grand public, tout ce qui est relativement simple et tout ce qui financé part aux régions. À l'inverse, tout ce qui est compliqué, tout ce qui est complexe, tout ce qui est sujet à engueulade permanente, si vous me permettez cette expression, reste au niveau du bloc communal ou du bloc intercommunal. Éventuellement, quand les hurlements se sont tus à droite ou à gauche, on en laisse les miettes au niveau du département.

L'État a transféré les routes nationales aux départements et le débat a eu lieu. À l'époque, tout le monde a dit que le bon sens était de les transférer aux départements. Je vous supplie, en tant que député de la nation, de ne pas transférer la voirie aux régions. Je prends l'exemple de la Haute-Savoie : elle compte 3 000 kilomètres de voirie ainsi que des cols à plus de 2 000 mètres d'altitude. Il faut impérativement que ce soit l'échelon départemental qui en garde la gestion. Les Centres d'entretien des routes départementales, les CERD, ont un sens, de par leurs connaissances et leur maîtrise professionnelles, mais également de par la connaissance que les élus en ont, comme Hervé Gaymard vient de le rappeler. Il faut donc, impérativement, que la voirie reste à l'échelon départemental.

**M. le président**. La parole est à Mme Annie Genevard.

**Mme Annie Genevard.** Je pense que nous devrions considérer l'opinion du président de l'Association des régions de France, l'ARF. On l'a vu désireux de doter les régions de compétences exclusives dans de très nombreux domaines, des espaces naturels sensibles au service public de l'emploi en passant par l'économie ou encore le tourisme. Cette boulimie trouve une limite : la voirie départementale.

**M. Jean-Louis Gagnaire.** Ce n'est pas de la boulimie.

**Mme Annie Genevard.** Ce refus de la prendre en charge devrait nous inspirer la plus grande prudence. Comme mes collègues l'ont dit, la région n'a l'expérience ni des routes ni de la proximité. Ce n'est pas lui faire injure que de le dire, mais ce n'est conforme ni à ses gènes, ni à sa vocation. Je pense qu'il y a péril à transférer quelque 380 000 kilomètres de routes. Il s'agit d'une compétence compliquée, à laquelle la population est très attachée, et je dirai même qu'elle l'est de façon épidermique. Une route en mauvais état la plonge dans l'hystérie. Il faut donc de la compétence et du savoir-faire.

**M. Maurice Leroy.** Sans parler de la viabilité hivernale en milieu rural !

**Mme Annie Genevard.** Il faut donc laisser cette gestion à ceux qui savent faire.

**M. le président.** La parole est à M. Carlos Da Silva.

**M. Carlos Da Silva.** Il faut parfois savoir prendre la parole, y compris lorsqu'on va contre le sens du courant. Je suis sidéré de voir chacun de mes collègues, essentiellement sur les bancs de l'opposition, mais également sur ceux de la majorité, dérouler les argumentaires en faveur du département. Tout cela est bien normal : à quelques semaines d'élections départementales, il convient, tout d'un coup, de défendre avec force le département. (*Vives protestations sur les bancs du groupe UMP et sur plusieurs bancs du groupe SRC.*)

**Plusieurs députés du groupe UMP.** C'est facile !

**M. Germinal Peiro,** *rapporteur pour avis.* Pas d'insultes ! Restez correct !

**M. Carlos Da Silva.** Il n'y a aucune insulte dans ce que je dis. Je n'ai pas l'honneur, cher collègue et camarade Peiro, d'être président de conseil général : je ne suis que vice-président aux finances. La réalité des choses, c'est que les conseils départementaux sont de toute manière voués à disparaître.

Que cette disparition ait été repoussée dans le temps pour des raisons d'équilibre territorial, de mise en place des métropoles ou de renforcement des régions, tout cela est juste. On peut prendre le temps, mais la réalité des faits c'est qu'entre la mise en place des métropoles, le renforcement des intercommunalités et les régions renforcées, les conseils généraux finiront par disparaître.

**M. Martial Saddier.** Au moins, c'est dit. Qu'en pense la ministre ?

**M. Carlos Da Silva.** Oui, moi, j'ai toujours été extrêmement clair. Adopter l'amendement qui sera proposé par le Gouvernement et aussi soutenu, semble-t-il, par un certain nombre de collègues de l'opposition, revient tout juste à perdre du temps et à aller contre le sens de l'histoire. C'est tout à fait dommage.

**M. le président.** La parole est à Mme Jeanine Dubié.

**Mme Jeanine Dubié.** Je ne vais pas être très longue, car beaucoup d'arguments ont été développés. Je veux quand même dire que depuis 2004, 40 % du patrimoine routier français est géré par les départements. Il n'est donc vraiment pas raisonnable d'imaginer que tout ce savoir-faire, qui porte sur 40 % de ce patrimoine, puisse être de cette façon délégué aux régions, qui n'ont aucune compétence ni aucun savoir en la matière.

Germinal Peiro a parlé des agents. Je vais vous donner les chiffres : 30 000 agents sont concernés, ainsi que 4 200 ouvriers des parcs et ateliers routiers, dont on vient juste de terminer l'intégration au niveau des départements.

Enfin, les investissements réalisés sur les routes départementales représentent 3,7 milliards d'euros. Ils contribuent à l'économie de nos territoires et font travailler les entreprises du secteur des travaux publics, puisque presque 70 % du chiffre d'affaires de ce secteur provient de la commande locale.

Pour toutes ces raisons, il est indispensable que les routes restent dans le champ du département. Je veux également dire que, lors de l'Assemblée des départements de France, j'ai entendu le président Rousset dire qu'il ne voulait pas d'un tel transfert. Alors je ne comprends pas pourquoi, puisque les départements veulent garder cette compétence et puisque les régions n'en veulent pas, vous voulez faire deux mécontents alors qu'avec une seule décision vous pourriez satisfaire tout le monde.

Quant à vous, monsieur Da Silva, vous vous êtes, ce soir, effectivement dévoilé. J'avais déjà mesuré, lors de l'examen de la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral, combien vous étiez éloigné de la proximité. Vous l'avez encore démontré ce soir.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Piron.

**M. Michel Piron.** Je crois qu'une partie des divergences naît aussi, tout simplement, de la diversité des territoires. Vous avez exprimé tout à l'heure, monsieur Da Silva, un point de vue de département parisien. Pardonnez-moi, mais certains départements d'Île-de-France n'ont absolument pas le même rôle, ni les mêmes responsabilités, ni les même savoir-faire ni les mêmes configurations que des départements qui se trouvent en Limousin ou aux franges du Massif central.

Quel est le problème ? Il est bien franco-français : nous essayons de trouver des réponses uniformes à des territoires extraordinairement différents. J'ai l'impression que nous marchons sur la tête : nous sommes en train de transférer ce qu'on aurait dû très probablement garder. Je ne sais comment nous pourrions transférer des petites routes dans une région aussi grande que la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes, sauf à créer des cellules départementalisées. Dans tous les cas de figure, un périmètre départemental continuera d'exister et il faudra bien non pas seulement l'administrer mais le gérer, c'est-à-dire le représenter politiquement.

Je dis bien que nous transférons ce que nous aurions probablement dû garder sur toute une partie du territoire. Inversement, on garde ce qu'on aurait dû transférer : je pense aux collègues. Dans la mesure où les régions savent gérer les personnels techniques des lycées, leur transférer les collègues n'aurait posé aucun problème. Encore une fois, on transfère ce qu'on aurait dû garder et on garde ce qu'on aurait dû transférer. J'ai vraiment l'impression qu'on marche sur la tête.



**M. le président.** Je suis saisi de cinq amendements identiques de suppression, n<sup>os</sup> 233, 1311, 1571, 1660 et 1671.

La parole est à M. Hervé Gaymard, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 233.

**M. Hervé Gaymard.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1311.

**Mme Jeanine Dubié.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Laurent, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1571.

**M. Jean-Luc Laurent.** Je considère qu'avec la création des grandes régions, le transfert de la voirie départementale est un contre-sens qui provoquera la création d'arrondissements ou de nouvelles subdivisions, avec des services déconcentrés qui devront assurer la gestion de proximité à une échelle sans doute proche de celle des départements actuels. C'est valable quasiment partout.

Le transfert de la voirie départementale fait partie, en l'état actuel des choses, des mesures de « dévitalisation » des conseils généraux, dont l'utilité n'est pas démontrée, notamment par l'étude d'impact. En l'absence de gain en matière de mutualisation et d'intérêt tant du point de vue de la péréquation que des logiques d'aménagement du territoire, il est proposé par cet amendement de suppression de ne pas effectuer ce transfert.

**M. Maurice Leroy.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Devedjian, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1660.

**M. Patrick Devedjian.** Je veux ajouter deux arguments à ceux que j'ai donnés tout à l'heure. Premier argument : l'État, lui-même, ne décentralise absolument rien. Or, s'il existe aujourd'hui des problèmes de voirie, ils relèvent de l'État. Par exemple, sur le boulevard circulaire de la Défense, territoire d'attractivité économique, il y a des nids-de-poule. Sur cette voie de circulation gérée par l'État, celui-ci n'est même pas capable de les combler ni même de ramasser les ordures sur les bas-côtés. Si l'on doit décentraliser quelque chose, c'est plutôt les routes qui sont sous la compétence de l'État.

**M. Maurice Leroy.** Ce serait une bonne idée.

**M. Patrick Devedjian.** Or il n'en est pas question ici : on transfère ce qui marche, mais on ne transfère pas ce qui ne marche pas.

Deuxième argument : si on doit transférer, pourquoi le faire vers la région et pas, quand il s'agit d'attractivité, surtout en région Île-de-France, vers la métropole ? J'ai entendu ce qui a été dit tout à l'heure sur cette région, et je voudrais rappeler à l'Assemblée que la région Île-de-France refuse, depuis 2006, de financer toute opération de voirie, en raison de sa majorité, puisque les écologistes s'y refusent absolument.

Donc, en région Île-de-France, on va transférer de la voirie à une région qui n'en veut pas, et qui a démontré, depuis 2006, qu'elle ne veut assumer aucune responsabilité en matière de voirie. Bravo pour le non-sens !

**M. Maurice Leroy.** C'est comme ça dans toute la France !

**M. le président.** La parole est à M. Germinal Peiro, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1671.

**M. Germinal Peiro,** *rapporteur pour avis.* Il est défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Olivier Dussopt,** *rapporteur.* Je m'oppose à la suppression de l'article 9, qui est l'objet de ces amendements, pour deux raisons. Premièrement, on a évoqué tout à l'heure, aux articles 3 et 6, le rôle que les régions pouvaient avoir, d'une part, en matière de mobilité, en opposition ou en complémentarité avec les questions de transport et, d'autre part – on en a parlé à plusieurs reprises, notamment au sujet du désenclavement routier et des territoires ruraux – on a aussi évoqué le fait que les régions devaient s'impliquer et réfléchir à l'état du réseau routier et des infrastructures de transport à leur échelle, qui plus est si ce sont de grandes régions.

Deuxièmement, le Gouvernement a déposé un amendement n° 2083 qui propose une nouvelle rédaction de l'article 9. Supprimer cet article empêcherait de discuter de cet amendement du Gouvernement.

Telles sont les raisons pour lesquelles j'appelle tous mes collègues, y compris celles et ceux qui sont signataires d'amendements de suppression, à repousser ces derniers, de manière à ce que nous puissions, à l'occasion de l'examen de l'amendement n° 2083 du Gouvernement,...

**M. Maurice Leroy.** Il vient seulement d'être distribué !

**M. Olivier Dussopt,** *rapporteur.* ...travailler sur une nouvelle rédaction de l'article, qui, j'en suis à peu près convaincu, saura satisfaire celles et ceux qui sont attachés au maintien d'un réseau de voirie départementale.

**M. Michel Piron.** Ce n'est pas très clair !

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Marylise Lebranchu,** *ministre.* Avis défavorable. Un certain nombre d'arguments ont déjà été échangés ; on ne va pas revenir sur le débat. Pour faire droit à la plupart de ces arguments, en particulier aux développements de Germinal Peiro et de nombre de ses collègues, le Gouvernement a décidé de bouger. Aussi, je vous propose de réécrire l'article 9, relatif au transfert des routes aux régions, par un amendement prévoyant simplement que la région peut contribuer au « financement des voies et axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional et sont identifiés par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu aux articles L. 4251-1 et suivants du code général des collectivités territoriales. »

Je rappelle que nous avons adopté tout à l'heure ce schéma régional et que nous

avons défini, à cette occasion, les axes d'intérêt dit régional. Si, comme on vous le propose, on renonce à transférer les routes aux régions, il faut que ces dernières puissent intervenir sur les routes d'intérêt régional, compte tenu de la fin de la clause de compétence générale. Il faut leur offrir cette possibilité en votant cet amendement ; à défaut, elles ne pourraient pas donner suite au classement régional des axes structurants qui traversent deux ou trois départements.

L'article 9 pourrait être remplacé, tout simplement, par cet amendement de conséquence de ce que vous avez adopté dans le cadre du schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires, en permettant aux régions de financer, si elles le veulent – elles n'y sont nullement obligées – les axes d'intérêt régional qu'elles auront ainsi classés. Il n'y aura plus de transfert ; ces seules possibilités seront offertes.

Il me semble que vous ne comprenez pas.

**M. Patrick Devedjian.** Si, on a compris !

**Mme Marylise Lebranchu**, *ministre*. Monsieur Gaymard, je peux peut-être répondre aux questions que vous vous posez.

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Gaymard.

**M. Hervé Gaymard.** Je souhaite que les choix de l'Assemblée soient éclairés. Il y a, semble-t-il, un mouvement de la part du Gouvernement, mais je voudrais être sûr d'avoir compris. Il est possible que je maîtrise mal la procédure parlementaire, qui est toujours très compliquée. Ce que j'avais compris de la réforme de 2008, c'est que le texte qui venait en discussion devant l'hémicycle était celui qui avait été adopté en commission. Jusqu'ici, tout le monde est d'accord avec moi. En commission, un amendement a été adopté – je ne sais plus qui en était l'auteur, du Gouvernement ou du rapporteur, mais disons des deux, puisque vous étiez d'accord. À l'époque, je m'en souviens, M. Vallini avait théorisé le rattachement des routes à la région, en le fondant sur le fait que les routes participaient à l'attractivité régionale internationale, contrairement aux collèges. En commission des lois, la majorité a retiré les routes aux départements et les a affectées aux régions. Vous êtes également d'accord avec moi sur ce deuxième point.

Troisième point : nous raisonnons aujourd'hui par rapport au droit existant, à savoir que les routes sont désormais régionales, et non plus départementales. Pour qu'elles redeviennent départementales, il faut adopter mon amendement ; à défaut, les routes demeureront régionales. Cela me semble assez simple.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Olivier Dussopt**, *rapporteur*. J'espère vous rassurer, monsieur Gaymard. Si nous repoussons votre amendement et que nous adoptons celui de Mme la ministre, toutes les dispositions de l'article 9 qui faisaient des routes départementales des routes régionales seront supprimées et remplacées, car c'est une substitution, une nouvelle rédaction de l'article. L'intégralité de l'article sera remplacée par la nouvelle rédaction du Gouvernement. Pour parler clair, il n'y a plus de transfert de la voirie aux régions. L'intérêt que présente l'amendement du Gouvernement est, à mes yeux, triple. Premièrement, il permet d'avancer sur ce que l'on a dit tout à l'heure – et que vous avez approuvé – s'agissant de la distinction entre, d'une part, infrastructures de transport et de voirie et, d'autre part,

politiques de la mobilité. Deuxièmement, l'amendement permet, grâce à la notion de routes d'intérêt régional, de les inscrire dans le schéma régional d'aménagement du territoire et, ainsi, de prendre en compte les infrastructures routières dans le cadre de la politique régionale d'aménagement du territoire. Troisièmement, le fait d'adopter cet amendement permettrait de poursuivre la discussion au Sénat pour s'assurer que les sénateurs de toutes sensibilités sont d'accord avec la proposition de la ministre.

**Mme Marylise Lebranchu**, *ministre*. On ne peut pas être plus clair !

**M. le président**. Je crois que tout le monde a bien compris. Je souhaitais que l'on ait une discussion globale sur les amendements de suppression et sur l'amendement suivant. Cela nous a permis d'arriver à une proposition qui peut, peut-être, emporter l'adhésion de tous.

Monsieur Gagnaire, je vous donne la parole, en espérant que vous n'entendez pas relancer le débat.

**M. Jean-Louis Gagnaire**. Non, pas du tout, mais cela change les équilibres économiques du système. En effet, le transfert des routes s'accompagnait d'un transfert des financements. De quels moyens sera assortie la possibilité offerte de financer les routes ? Je souhaiterais avoir des garanties du Gouvernement en ce sens. Il se trouve que plusieurs projets existent dans ma région. Les projets concernant les départements dépourvus d'infrastructures ferroviaires sont tout à fait légitimes. Hier, je me trouvais, avec quelques collègues, chez le ministre des transports. Il est par exemple demandé 850 millions d'euros pour la construction d'une autoroute à péages. Évidemment, le département dit que la région va payer. S'il n'y a pas de transfert de financement, je n'imagine pas que la région Rhône-Alpes-Auvergne, même si ce sera une région puissante, puisse placer ne serait-ce qu'un euro dans le système. Il faut donc avoir des garanties à l'égard du transfert de financement. Sans garantie, ou hors contrat de plan État-région, un vrai problème va se poser. En effet, la faculté d'aider les départements va entraîner des sollicitations permanentes, qui ne pourront pas être honorées s'il n'y a pas de moyens supplémentaires. C'est un élément extrêmement important.

Je pense que, dans la période actuelle, compte tenu des urgences qu'il va falloir gérer dans le cadre de la fusion des régions, le fait que des collectivités de proximité gèrent provisoirement les routes n'est pas une catastrophe ; mais l'amendement du Gouvernement pose d'autres problèmes que l'on abordera sans doute, un jour, en loi de finances. J'aimerais avoir quelques assurances à ce sujet.

**M. le président**. La parole est à M. Jean-Luc Laurent.

**M. Jean-Luc Laurent**. Compte tenu de l'amendement du Gouvernement – je me félicite d'ailleurs de l'évolution qu'il a accomplie –, que je traduis comme le maintien du dispositif actuel, je retire mon amendement de suppression.

Cela étant, je souhaiterais que Mme la ministre puisse préciser le sens du III de son amendement, aux termes duquel « les modalités de financement de cette compétence sont déterminées en loi de finances. » Quel est l'intention de cette disposition ?

*(L'amendement n° 1571 est retiré.)*

**M. Hervé Gaymard.** Bonne question !

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Marylise Lebranchu, ministre.** Vos questions sont pertinentes. J'ai pris soin, monsieur Gagnaire, de dire que la région « peut » financer. À partir du moment où les régions, en charge d'un schéma régional, veulent agir en faveur d'axes qui sont, pour elles, stratégiques, d'intérêt régional, elles peuvent les financer : on ouvre cette possibilité compte tenu de la disparition de la clause de compétence générale. Vous avez raison : dans l'épuration, les départements gardent leurs ressources. Il n'y a pas de transfert de compétences, donc pas de transfert de moyens. Du coup, il faudra qu'on règle cette question en loi de finances. Il ne vous a pas échappé que le Premier ministre s'est engagé à ce qu'on trouve une fiscalité dynamique pour les régions.

La question que vous posez pour les routes, vous pourriez en effet la poser, s'agissant des régions, pour bien d'autres compétences, y compris quand il s'agit de biodiversité, de sujets présentant un fort enjeu. On a toujours l'air de dire que l'on a transféré des champs de compétence quasiment inexistantes. Je réponds : non. Vous avez raison, le développement économique, en tout premier lieu, mais aussi la possibilité que l'on a évoquée appellent une réponse de notre part et le Gouvernement s'est engagé, par la voix du Premier ministre, à trouver réponse à cette très délicate question.

**M. le président.** La parole est à M. Maurice Leroy.

**M. Maurice Leroy.** Je veux d'abord remercier le Gouvernement d'avoir entendu, par cet amendement n° 2083, la représentation nationale, y compris l'opposition.

**M. Michel Piron.** C'est suffisamment rare pour être souligné !

**M. Maurice Leroy.** Je veux le dire clairement, et remercier aussi le rapporteur pour son intervention remarquable, tout à l'heure, qui a parfaitement bien éclairé le débat et nos travaux. Vous ouvrez la possibilité de contribuer au financement, ce qui est une excellente chose. Vous l'avez très bien dit, madame la ministre. Je ne crois pas que les régions aient à s'en alarmer. On a suffisamment dénoncé les incohérences pour ne pas rendre hommage à la cohérence, quand elle se manifeste, comme c'est le cas ici.

Dès lors que la clause de compétence générale a été supprimée pour les régions, il n'y a pas d'autre choix que de présenter cet amendement. Je n'aurai donc aucun problème pour le voter, le moment venu, car il permet, en plus, de poursuivre le dialogue avec le Sénat et, *in fine*, par différentes voix – je l'ai entendu sur d'autres bancs, y compris au sein de votre propre majorité –, de faire entendre raison. C'est une bonne chose qu'il puisse y avoir un dialogue avec le Sénat, puisque nous sommes tous pour le bicamérisme.

Je me réjouis donc, madame la ministre, car c'est une bonne nouvelle, pas seulement pour les départements mais, plus généralement, pour notre pays – sans refaire le débat, force est de reconnaître que cela aurait tout de même représenté un surcoût, alors que les caisses de l'État comme des collectivités sont vides. Je crois donc, au moins à ce stade, que c'est une bonne nouvelle.

**M. le président.** Sur les amendements de suppression de l'article 9, je suis saisi par le groupe de l'Union pour un mouvement populaire d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Germinal Peiro, rapporteur pour avis.

**M. Germinal Peiro**, *rapporteur pour avis*. Je comprends les inquiétudes de notre collègue Gagnaire quant au financement de chacune de nos collectivités. Mais vous savez très bien, cher collègue, que dans le cas où la compétence n'est pas transférée, il n'y a pas de raison que les financements le soient, s'agissant de cette compétence particulière. Vous savez aussi que l'on excède largement nos compétences.

Je citerai un exemple simple. Dans le contrat de plan de ma région Aquitaine, on demande au département de la Dordogne de participer au financement de l'amélioration de la voie ferrée entre Bergerac et Bordeaux, alors que cela ne relève pas de sa compétence, et on demande au département de participer à l'extension du campus de Périgueux. On est totalement hors compétence. Cela se réglera plus tard.

Je veux remercier le Gouvernement d'avoir entendu la préoccupation de très nombreux collègues. Pour ma part, je retire l'amendement n° 1671 tendant à la suppression de l'article 9, car avec l'adoption de l'amendement du Gouvernement, on revient sur la rédaction du Sénat.

*(L'amendement n° 1671 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Devedjian.

**M. Patrick Devedjian.** Mon sentiment à l'égard de l'amendement du Gouvernement est plutôt positif. Cela dit, j'ai deux questions à vous poser, madame la ministre.

Premièrement, au cas où les amendements de suppression étaient adoptés, en quoi cela vous empêcherait-il de proposer votre amendement sous la forme d'un article additionnel et de le faire voter ?

Deuxièmement, qu'est-ce que votre amendement ajoute au droit existant ?

**M. Hervé Gaymard.** La question se pose, en effet.

**M. Patrick Devedjian.** Les régions peuvent d'ores et déjà cofinancer la voirie. Elles le font dans le cadre des contrats de projets État-région, cela a été rappelé. Dans votre amendement, vous dites qu'elles ont le droit de le faire, et vous assortissez ce droit d'un schéma de plus ! En fait, vous aggravez plutôt la situation.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Marylise Lebranchu**, *ministre*. Si les amendements de suppression étaient adoptés, je ne pourrais plus intervenir, s'agissant de ce volet routier. Cela s'apparente à la situation d'hier soir où la présidente de la séance a fait remarquer, avec le sourire, que l'on ne pouvait pas sous-amender un amendement de

suppression.

Or je souhaite conserver cette disposition. La question que vous posez se justifie dans l'état actuel du droit. La région dispose de la clause de compétence générale et peut intervenir sur ce qu'elle veut. Mais si nous lui enlevons cette clause, elle ne peut intervenir sur des axes régionaux qu'elle choisit que dans le cadre du contrat de plan État-région, le CPER. Si le contrat de plan État-région ne comporte pas de routes d'intérêt régional, elle ne peut plus participer à ce financement, parce que nous avons supprimé la clause de compétence générale.

Cela me permet de répondre à la question posée hier par Mme Genevard. Demain, dans le cadre du contrat de plan État-région, il sera possible d'appeler une collectivité territoriale qui peut y répondre en dehors des compétences qui lui sont dévolues parce que c'est intrinsèquement lié au CPER. Afin de pouvoir intervenir sur le volet routier, je dois déposer cet amendement n° 2083.

**M. Patrick Devedjian.** Vous pourriez déposer un amendement portant article additionnel.

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Gaymard.

**M. Hervé Gaymard.** Je ferai quelques brèves remarques. Premièrement, je tiens à remercier l'esprit d'ouverture du Gouvernement sur ce sujet, poussé par une partie de sa majorité.

**Mme Marylise Lebranchu, ministre.** Et par le Sénat.

**M. Hervé Gaymard.** On sait bien que ces questions transcendent les clivages politiques.

Deuxième remarque. Au mois de janvier, le Sénat a supprimé l'article 9. La commission des lois de l'Assemblée nationale, à la demande du Gouvernement, a rétabli l'article 9 il y a dix jours. Si l'on veut revenir à la rédaction du Sénat, il suffit de supprimer l'article 9. C'est d'une simplicité biblique.

Par ailleurs, si les régions veulent consacrer de l'argent aux routes départementales, elles sont les bienvenues. Sauf qu'elles ne l'ont jamais fait pour les routes départementales et s'agissant des routes nationales, cela fait très longtemps qu'elles ne le font plus ou à doses homéopathiques.

Rien n'interdit l'introduction d'un article additionnel.

Tout ce que je demande, c'est de la clarté. On va encore nous répondre que l'on va revoir cela avec le Sénat. Le Sénat avait exprimé sa position avec laquelle nous sommes d'accord. Revenons à la rédaction du Sénat, cela me semble très simple.

**M. le président.** La parole est à Mme Nathalie Appéré.

**Mme Nathalie Appéré.** Je veux remercier le Gouvernement d'avoir été à l'écoute des parlementaires. Au Sénat et à l'Assemblée, c'est ce que montrent les débats que nous avons depuis plusieurs heures, une convergence s'est dégagée en faveur du maintien de la compétence voirie au département dans un souci d'efficacité et de ne pas déstabiliser ce qui fonctionne correctement aujourd'hui.

Je déplore que le maintien des amendements de suppression de nos collègues de l'UMP fasse obstacle à la solution proposée par le Gouvernement. Ils prennent le risque de transférer aux régions la compétence voirie, ce serait en effet la conséquence de l'adoption de ces amendements, que j'appelle à rejeter.

**M. le président.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 233, 1311 et 1660.

*(Il est procédé au scrutin.)*

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	21
Nombre de suffrages exprimés	21
Majorité absolue	11
Pour l'adoption	7
contre	14

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 233, 1311 et 1660 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2083.

**Mme Marylise Lebranchu**, *ministre*. L'amendement a été défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Olivier Dusopt**, *rapporteur*. Avis favorable.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2083 est adopté, et l'article 9 est ainsi rédigé ; les amendements n<sup>os</sup> 1553, 1774, 1775, 1708, 562, 563, 1776, 149, 254, 1696 et 1539 tombent.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.