



DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

DELIBERATION DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 26 SEPTEMBRE 2022

PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-CLAUDE LEROY

Secrétaire : M. Bruno COUSEIN

Étaient présents : M. Jean-Claude LEROY, Mme Mireille HINGREZ-CÉRÉDA, Mme Valérie CUVILLIER, M. Bertrand PETIT, Mme Blandine DRAIN, M. Jean-Marc TELLIER, Mme Maryse CAUWET, M. Ludovic LOQUET, Mme Bénédicte MESSEANNE-GROBELNY, M. Jean-Claude DISSAUX, Mme Laurence LOUCHAERT, M. Laurent DUPORGE, Mme Karine GAUTHIER, M. Alain MEQUIGNON, Mme Evelyne NACHEL, Mme Florence WOZNY, Mme Caroline MATRAT, M. Sébastien CHOCHOIS, Mme Sophie WAROT-LEMAIRE, M. André KUCHCINSKI, Mme Fatima AIT-CHIKHEBBIH, M. Pierre GEORGET, Mme Carole DUBOIS, M. Olivier BARBARIN, M. Etienne PERIN, Mme Maryse DELASSUS, M. Claude BACHELET, Mme Maïté MULOT-FRISCOURT, M. Bruno COUSEIN, Mme Stéphanie GUISELAIN, M. Philippe FAIT, Mme Emmanuelle LAPOUILLE, M. Alexandre MALFAIT, Mme Sylvie MEYFROIDT, M. Frédéric MELCHIOR, Mme Brigitte PASSEBOSC, M. Marc SARPAUX, Mme Marie-Line PLOUVIEZ, M. Steeve BRIOIS, M. Ludovic PAJOT, Mme Brigitte BOURGUIGNON, Mme Anouk BRETON, M. Michel DAGBERT, Mme Audrey DESMARAI, M. Alain DE CARRION, M. Jean-Luc DUBAËLE, M. Philippe DUQUESNOY, Mme Delphine DUWICQUET, Mme Ingrid GAILLARD, M. Raymond GAQUERE, Mme Aline GUILLUY, M. Guy HEDDEBAUX, M. Sébastien HENQUENET, M. René HOCQ, M. Ludovic IDZIAK, Mme Michèle JACQUET, Mme Maryse JUMEZ, Mme Emmanuelle LEVEUGLE, Mme Geneviève MARGUERITTE, M. Michel MATHISSART, Mme Sandra MILLE, Mme Maryse POULAIN, M. Benoît ROUSSEL, M. Jean-Pascal SCALONE, Mme Véronique THIEBAUT, Mme Françoise VASSEUR, Mme Cécile YOSBERGUE, Mme Zohra OUAGUEF.

Excusé(s) : M. Daniel MACIEJASZ, M. François LEMAIRE, M. Jean-Jacques COTTEL, Mme Nicole CHEVALIER, M. Jean-Louis COTTIGNY, M. Daniel KRUSZKA, Mme Marine LE PEN, M. Philippe MIGNONET, M. François VIAL.

Absent(s) : Mme Séverine GOSSELIN.

**LOI 3DS ET TRANSFERT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL - AVIS DU
DÉPARTEMENT**

(N°2022-315)

Le Conseil départemental du Pas-de-Calais,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.3121-14 et L.3211-1 ;

Vu le Code de la voirie routière et, notamment, son article L.121-5 ;

Vu la loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (dite loi 3DS) et notamment ses articles 38, 41 et 42 ;

Vu le décret n°2022-459 du 30 mars 2022 fixant la liste des voies non concédées du

domaine public routier national qui peuvent être transférées aux départements et métropoles ou mises à disposition des régions dans les conditions prévues aux articles 38 et 40 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 ;

Vu le rapport du Président du Conseil départemental, ci-annexé ;

Vu l'avis de la 4^{ème} commission « Equipement et développement des territoires » rendu lors de sa réunion du 05/09/2022 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

D'autoriser le Président du Conseil départemental, au nom et pour le compte du Département, à signifier au représentant de l'Etat que le Département du Pas-de-Calais ne sollicite pas le transfert de tout ou partie du réseau routier national identifié comme transférable par l'Etat, conformément au rapport et au document joints à la présente délibération.

Article 2 :

D'autoriser le Président du Conseil départemental, au nom et pour le compte du Département, à indiquer au représentant de l'Etat de l'intérêt du Département du Pas-de-Calais d'assurer la maîtrise d'ouvrage sur certaines opérations d'aménagement du réseau routier national, possibilité offerte par la loi 3DS susvisée, selon les modalités reprises au rapport et au document joints à la présente délibération.

Dans les conditions de vote ci-dessous :

Pour : 77 voix (Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen ; Groupe Communiste et Républicain ; Groupe Union pour le Pas-de-Calais ; Groupe Rassemblement National ; Non-Inscrits) Contre : 0 voix Abstention : 0 voix Absent sans délégation de vote : 1 (Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen)

(Adopté)

.....
LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Jean-Claude LEROY

ARRAS, le 26 septembre 2022

Pour le Président du Conseil départemental,
La Directrice Générale des Services,

Signé

Maryline VINCLAIRE

Loi 3DS du 21 février 2022 – transfert de voies du réseau routier national

Synthèse et analyse des éléments sur la composition et l'état du patrimoine routier national – annexe au rapport

La loi 3DS permet aux départements potentiellement concernés par un transfert d'une partie du réseau routier national de solliciter le représentant de l'Etat afin d'obtenir des informations sur la composition et l'état de ce réseau. Suite à la demande du Président du conseil Départemental du Pas-de-Calais au Préfet le 20 juin 2022, le Préfet a transmis les éléments en sa possession par courrier du 26 juillet 2022.

La présente annexe au rapport présenté pour la délibération du conseil Départemental relative à cette possibilité de transfert, a pour objet de présenter une synthèse et une analyse de ces éléments. Ceux-ci se composent :

- d'un rapport de 72 pages présentant la composition du patrimoine et son état
- d'une fiche récapitulative du Ministère chargé des Transports sur les obligations réglementaires concernant le réseau transféré
- du Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) de la DIR Nord pour la campagne 2020/2021
- du bilan de la viabilité hivernale (VH) pour la campagne 2020/2021

1) Rapport sur la composition et l'état du patrimoine

1.1) Présentation du Réseau Routier National pour le Département du Pas-de-Calais

La DIR Nord présente l'ensemble du réseau composé d'une partie des autoroutes A1, A16, A21, A211, A216, et des routes nationales RN1, RN17, RN25, RN42, RN47, RDN216, RN416, RN425. Le détail des longueurs est donné par typologie de profils en travers (2 x 2 voies, 2 x 3 voies, 2 x 4 voies, 3 voies, route bidirectionnelle). Ce réseau représente globalement 195,07 km, dont 90,54 km d'autoroutes et 104,51 km de routes nationales. Les statuts des voies (autoroute, déviation, route sans statut particulier) sont précisés.

Les surfaces de chaussées sont indiquées, elles représentent 1 919 281,20 m² pour les autoroutes et 1 463 300,30 m² pour les routes nationales, soit un total de 3 382 582,10 m². Les éléments fournis pour les échangeurs ne distinguent pas les giratoires, qui représentent un enjeu important en matière de gestion patrimoniale du fait de la sollicitation importante liée au trafic et aux mouvements de cisaillement.

Les ouvrages d'art sont constitués de 297 ponts (195 sur autoroutes, 102 sur RN), 60 murs de soutènement (30 et 30), et 226 Portiques Potences et Hauts-Mâts (PPHM, 168 sur autoroutes, 58 sur RN). **Les surfaces des tabliers de ponts et des murs de soutènement ne sont pas indiquées, ce qui ne permet pas de disposer d'une vision correcte du patrimoine.**

Par ailleurs, les tableaux d'ouvrages remis questionnent en matière d'exhaustivité, et notamment :
- la rivière La Souchez est canalisée dans sa traversée de Lens notamment sous l'A211 sur plusieurs centaines de mètres. Le rapport ne mentionne pas ces ouvrages, ni une éventuelle convention avec un autre gestionnaire.

- le rapport ne présente pas les ouvrages concernés par d'éventuelles conventions, et notamment les passages supérieurs gérés par un tiers (SANEF, SNCF, ...). **Le rapport n'évoque pas non plus les suites données au recensement des ouvrages de rétablissement du 22 juillet 2020 en application de la loi Didier de 2014.** En effet, en cas de transfert, le Département pourrait se voir confier des obligations d'entretien et de gestion de certains des ponts issus de ce recensement.

Le réseau comprend 6 aires de service.

1.2) Etat du patrimoine

1.2.1) Chaussées

Le rapport indique pour chacun des axes concernés d'une part l'âge des couches de roulement, et d'autre part l'indice de qualité du patrimoine routier, en comparant les axes concernés avec la moyenne du réseau routier national.

Cette comparaison nécessite une certaine vigilance, dans la mesure où **le rapport de la Cour des Comptes de mars 2022 pointe l'insuffisance des moyens alloués par l'Etat sur le réseau routier national.**

Il apparaît une grande hétérogénéité dans l'état structurel des chaussées du patrimoine. Ainsi, si le réseau autoroutier est plutôt en bon état (74 % des chaussées ne nécessitant qu'un entretien ponctuel), **le réseau de routes nationales transférables est dans un état patrimonial nettement moins bon.** Seuls 38% des chaussées nécessitent un entretien ponctuel, et 34 % nécessitent des travaux structurels. Le tableau ci-après permet de comparer les réseaux transférables avec le réseau de 1^{ère} catégorie du Département.

	Réseau Département 1 ^{ère} catégorie	Ensemble du réseau transférable	Autoroutes transférables	RN transférables
Bon état (entretien ponctuel)	67%	58%	74%	38%
Etat moyen (entretien de surface)	16%	20%	15%	28%
Mauvais état (entretien de structure)	17%	22%	11%	34%

1.2.2) Ouvrages d'art

Les éléments fournis ne sont pas exhaustifs et demeurent insuffisants pour bien appréhender l'état du patrimoine. Pour chacun des axes routiers, le rapport présente des graphiques indiquant l'état des ponts et des murs en pourcentage, d'une part en nombre, et d'autre part en surface. Sans données sur les surfaces des ouvrages concernés, il n'est pas possible d'avoir une évaluation globale du patrimoine.

Par ailleurs, les seules données de l'évaluation IQOA ne sont pas suffisantes. **Les données fournies ne permettent pas d'identifier les ponts et murs à enjeu, qui compte tenu de leur état, pourraient nécessiter de mobiliser des moyens importants pour des travaux d'entretien, de réparation, voire de reconstruction à court ou moyen terme.**

Il est à noter que pour l'A216 et la N216, il y a des incohérences entre les tableaux et les graphiques présentés.

Le rapport mentionne une particularité sur un **mur de soutènement en sol renforcé sur l'A21 à Noyelles-Godault**, actuellement en **surveillance renforcée** pour des défauts importants suspectés et qui présente un risque de rupture fragile. **Le rapport ne mentionne pas les conséquences en terme d'investissement** à réaliser à très court terme sur cet ouvrage particulier, ni les mesures d'exploitation prises pour garantir la sécurité des usagers.

Enfin, le rapport mentionne les murs et grillages mis en place sur la Rocade de Calais (A216-RN216) pour lutter contre les tentatives de monter dans les Poids-Lourds par des migrants. Ils sont implantés sur le domaine public routier national, sous gestion du Port de Calais via une convention. Le rapport mentionne également des grillages anti-intrusion au niveau des perrés d'ouvrages sur A216 et A16, dont l'installation a été demandée à la DIR Nord par la préfecture.

1.3) Trafic et équipements dynamiques

Les niveaux de trafic sont présentés, ils sont élevés à très élevés sur autoroutes : de 20 000 véh/j sur certains tronçons de l'A16 à 80 000 véh/j sur A21 et 110 000 véh/j sur A1. Certaines routes nationales ont également un trafic élevé : la RN47 (45 000 véh/j), la RN25 contournement d'Arras (19 000 véh/j, dont 15% de PL).

Le rapport indique le nombre de Panneaux à Messages Variables (PMV : 15), de stations de recueil de données de trafic (SRDT : 20), et de caméras (10). **Les modalités d'exploitation et de maintenance de ces matériels ne sont pas présentées, leur état patrimonial n'est pas renseigné.**

Il est à noter que pour la régulation dynamique des vitesses qui sera mise en place début 2023 sur l'A1, dans le sens Paris vers Lille sur le département du Pas-de-Calais, 3 portiques seront implantés, avec 3 caméras, 2 stations de comptage et 3 stations de recueil de données.

En matière d'éclairage public, le rapport ne présente ni la consistance, ni l'état du patrimoine. Il mentionne des réfections réalisées sur des sections de l'A16, sur l'échangeur A16-A216, ainsi que la RN216.

1.4) Points sensibles du réseau routier national

Le rapport liste les périmètres de protection de captages interceptés par le réseau, ce qui représente 26 km, ainsi qu'une analyse de la vulnérabilité des eaux de surface et souterraines du réseau routier national. Il en ressort que ce réseau est ancien, mis en service en partie avant la loi sur l'eau de 1992.

55% du réseau est en secteur fortement ou très fortement vulnérable pour les eaux souterraines, et 37% du réseau est considéré dans un secteur fortement ou très fortement vulnérable pour les eaux

de surface, sans dispositifs d'assainissement conformes. Des investissements seront ainsi nécessaires dans ces secteurs, sans qu'ils ne soient ni décrits ni chiffrés.

Le rapport ne présente pas le volume et l'état du patrimoine des dépendances vertes et bleues, notamment les bassins et ouvrages hydrauliques.

1.5) Organisation de l'exploitation du réseau

- le réseau autoroutier ou de type autoroutier (A1, A21, 16, A216, RN216) est géré par les Centres d'Entretien et d'Intervention (CEI) de Dourges et de Peuplingues. Le CEI de Dourges gère a priori également l'A1 et l'A21 pour partie dans le Nord. Organisation en 2 x 8 (5h – 13h et 13h – 21h), avec une équipe d'astreinte chaque nuit de 21h à 5 h. Il s'agit de modalités d'exploitation très spécifiques, qui n'existent pas actuellement au Département du Pas-de-Calais qui est organisé la semaine de 8h à 17 h, avec une astreinte en dehors des heures de service organisée à une échelle extra-territoriale.

- le réseau « routes nationales » est géré par les CEI d'Arras (Duisans) et d'Escoeuilles, organisés la semaine de 8h à 17 h, avec une astreinte en dehors des heures de services.

- la DIR dispose également d'un Centre d'Information et de Gestion du Trafic (CIGT) qui fonctionne 24h/24 à Lille. Le rapport ne donne pas d'information sur le périmètre de ce CIGT, ni sur son devenir si la gestion du réseau devait être éclatée entre plusieurs gestionnaires. Le Département du Pas-de-Calais ne dispose pas à ce jour d'un CIGT. **Les enjeux de ces axes en terme d'exploitation interrogent fortement la pérennité de ce CIGT** en cas de transfert même partiel de ces axes. La cohérence des mesures d'exploitation sur ce réseau très structurant nécessite en effet une organisation réactive et coordonnée entre les acteurs, ce qui ne serait pas facilité par leur multiplication.

1.6) Particularités du réseau routier national

Le rapport mentionne quelques points particuliers liés au réseau transférable :

- les démarches de **sécurité routière** SURE et ISRI propres à l'Etat, **continueront à s'appliquer** en cas de transfert (cf 2-fiche récapitulative des obligations réglementaires). L'ensemble du réseau a été inspecté, et l'inspection n'a pas fait ressortir de section à potentiel d'amélioration de l'infrastructure dans le Pas-de-Calais.

- **les aménagements de sécurité**, notamment la sécurisation de carrefours et d'entrées d'agglomération sur la RN25 (études en cours sur Beaumetz-les-Loges et Mondicourt), des travaux réalisés en 2016-2017 sur la RN42 entre Escoeuilles et Nabringhem, et l'extinction d'un réseau d'éclairage sur l'A16 en 2007.

- la **problématique migratoire**, qui génère de nombreuses contraintes pour la DIR exploitant de l'A16 avec un vigilance permanente. Elle implique notamment une organisation particulière du CEI de Peuplingues, avec mise en place toutes les nuits (22h-6h, 7j/7), d'une équipe dédiée à l'enlèvement des barrages. Ce centre est mutualisé avec le CEI de Coudekerque (Dunkerque), ce qui montre bien les enjeux supra-départementaux de cet axe.

- **l'accessibilité aux ports de Calais et à Eurotunnel**, avec des enjeux renforcés suite au Brexit, qui mobilise régulièrement de nombreux moyens d'exploitation, le stockage de poids-lourds sur le réseau, ...

- **des problématiques géotechniques** liées aux mouvements de terrain dans le Boulonnais (A16, RN416), qui ont engendré des travaux importants, et font toujours l'objet de surveillance, avec certainement d'autres travaux lourds à engager, sans que le rapport ne donne de précisions ni de chiffres.

- **l'expérimentation programmée d'une voie réservée au covoiturage sur l'A1 au premier trimestre 2023**. La DIR est en cours de concertation pour ce projet. Sa coordination représente également un enjeu supra-départemental.

- **l'aménagement de 5 km de la RN42 entre l'A26 et l'échangeur de Lumbres (RD225)**, qui intégrera la concession Sanef. L'enquête publique est terminée, l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) n'est pas pris à ce jour (fin juillet 2022). Le giratoire RN42/RD942/bretelles A26 n'est pas repris au contrat de concession, le Département a déjà indiqué à l'Etat qu'en l'état actuel des domanialités, le Département en refuse le transfert dans son domaine public routier.

- **les enjeux d'exploitation majeurs** notamment dans les secteurs de Lens et Calais (trafics > 40 000 véh/j) nécessitant des travaux organisés de nuit ou le week-end, générant des surcoûts importants.

- des réflexions en cours pour une opération de **reconstruction complète du CEI d'Arras (Duisans)**, sans que le rapport ne donne de précisions sur l'état d'avancement de celles-ci, ainsi que sur le coût et le financement de l'opération.

- **Viabilité hivernale** : deux secteurs sont particulièrement surveillés: l'A16 entre Boulogne et Calais, et la RN42 entre Setques et Escoeuilles, avec notamment la mobilisation d'une dépanneuse PL en cas de vigilance orange.

1.7) Opérations inscrites au Contrat de Plan Etat-Région (CPER)

Le rapport cite l'état d'avancement des opérations inscrites à l'actuel CPER prolongé par avenant, pour le Pas-de-Calais, concerné principalement par :

- la régulation dynamique des vitesses et la voie de covoiturage sur l'A1 (7,4M€) : travaux en cours,
- les études / acquisitions foncières pour la mise à 2 x 2 voies de la RN42 entre Nabringhen et Bullescamps (4,45 M€), sans information sur l'état d'avancement des études,
- la réalisation d'écrans acoustiques sur l'A211 (0,9 M€),
- des opérations terminées (aménagements de sécurité sur RN42 et RN17 Vimy-Avion mise à 2 x 2 voies).

Le rapport rappelle que la prise en compte d'opérations éventuelles au titre des futurs CPER n'est pas prévue dans la loi 3DS en cas de transfert.

Il est à noter que la négociation pour le volet mobilité du futur CPER n'a toujours pas débuté à ce jour. Le Département a rappelé les enjeux importants qu'il considère sur le réseau routier national : déploiement de mesures de gestion du trafic dans le bassin minier (A1, A21) et dans le secteur de Calais

(A16), mise à 2 x 2 voies de la RN42 entre St-Omer et Boulogne-sur-Mer, aménagements de sécurité de la RN25 entre Arras et Doullens, mise à 2 x 2 voies de la RN25 contournement d'Arras.

D'un point de vue des investissements futurs sur le réseau routier national, ce manque de visibilité sur les engagements de l'Etat est un frein important à un éventuel transfert.

1.8) Estimation du droit à compensation

La circulaire du 25 avril 2022 a donné quelques éléments pour le calcul des droits à compensation prévus par la loi. Il est ainsi à ce jour prévu des taux nationaux pour le calcul des moyennes des charges d'investissement (calculées sur 5 ans) et des charges de fonctionnement (calculées sur 3 ans).

La circulaire donne des ratios à titre indicatif, calculés sur les périodes 2016-2020 et 2018-2020, alors que le calcul définitif sera effectué probablement sur les périodes 2019-2023 et 2021-2023.

Le rapport de la DIR fournit des tableaux de calcul de ce droit à compensation, qui arrive à un total annuel de 12 590 000 M€, répartis ainsi :

- Fonctionnement : 4 700 000 €
- Investissement : 7 890 000 €, dont :
 - Chaussées : 4 850 000 €
 - Ouvrages d'art : 940 000 €
 - Equipements : 1 180 000 €
 - Sécurité, trafic, environnement : 920 000 €

Le rapport ne donne pas de détail sur les calculs, si ce n'est une répartition par axes, en regroupant certains. L'analyse faite **sur la base des informations remises** est donc incomplète, elle met néanmoins en évidence les éléments suivants :

- **Fonctionnement** : les calculs faits selon les longueurs d'axes semblent corrects. Le contenu précis de ce poste n'est pas détaillé et ne permet donc pas de comparaison.

- **Chaussées : les calculs sont manifestement sous-évalués.**

- D'une part, l'application des ratios de la circulaire amènerait à un montant de l'ordre de 6,5 M€ au lieu des 4,85 M€ indiqués par l'Etat.
- D'autre part, ces ratios sont insuffisants. La Cour des comptes a régulièrement pointé le sous-investissement de l'Etat sur son réseau routier. Les chiffres nationaux sont donc en-dessous de ce qu'exige le réseau pour sa maintenance. Un simple calcul du renouvellement de la couche de roulement tous les 12 ans, et du renforcement structurel « moyen » tous les 30 ans représentent une dépense, sur l'ensemble du patrimoine transférable, de l'ordre de 11 M€ par an, soit nettement plus que les 4,85 M€ indiqués à titre indicatif dans le rapport de la DIR.

Par ailleurs, les particularités locales mentionnées dans le rapport (niveaux de trafic parfois très élevés, nécessité de réaliser des travaux de nuit ou le week-end, problématique géotechnique dans le Boulonnais, âges élevés des chaussées, ...) ne sont pas prises en compte, et laissent présager un besoin d'investissement qui sera très loin d'être couvert par cette compensation.

- **Ouvrages d'art :**

Les surfaces de tablier n'étant pas fournies, il n'est pas possible de vérifier les chiffres transmis. Néanmoins, **le ratio financier annuel de la circulaire de 8,38 € HT par mètre carré d'ouvrage est très nettement sous-évalué** au regard des besoins réels. Ce ratio résulte des dépenses d'investissement réalisés par l'Etat sur son patrimoine de 2016 à 2020. Pour conforter l'analyse des services :

- le rapport du sénateur Maurey indiquait en 2019 que l'investissement de l'Etat sur son patrimoine était notoirement insuffisant. Il préconisait que celui-ci passe au niveau national de 45 M€ en moyenne entre 2011 et 2018 à 120 M€ en 2022, soit quasiment un triplement. Cette augmentation, appliquée au ratio de 8,38 €/m²/an, amènerait à un montant de l'ordre de 23 €/m²/an, qui reste faible, mais plus proche des besoins estimés par le Département pour son propre patrimoine.
- Ce ratio de 8,38 €/m²/an est très inférieur à l'estimation des coûts de surveillance, d'entretien et de réparation figurant dans l'instruction du gouvernement du 15 mars 2018 relative à la médiation du préfet concernant les ouvrages de rétablissement des voies, prévue à l'article L.2123-10 du code général de la propriété publique. Celui-ci amène, selon la typologie de voie rétablie (autoroutes, LGV, ...) à des coûts entre 30 et 50 €/m²/an
- Le Département du Pas-de-Calais estime le coût pour son patrimoine à 35€/m²/an, ce qui représenterait donc un montant de 3,9 M€ au lieu des 940 000 € indiqués par l'Etat.

- **Equipements :** l'application des ratios de la circulaire amènerait à un montant de l'ordre de 1,6 M€ au lieu des 1 180 000 € indiqués par l'Etat.

- **Trafic, sécurité, environnement :** les calculs faits selon les longueurs d'axes semblent corrects. Néanmoins, le rapport n'indique pas ce que recouvre cet item. Sur le volet environnement, au vu des enjeux particuliers évoqués sur la vulnérabilité des eaux souterraines et de surfaces au droit du réseau, **les montants de compensation proposés seront notoirement insuffisants pour financer les travaux à réaliser.**

Ainsi, sur les montants de compensation donnés à titre indicatif par l'Etat (12,290 M€), il manque en première approche 9,5 M€.

2) Fiche récapitulative des obligations règlementaires

Il est joint une fiche récapitulative des obligations qui s'appliqueront toujours au réseau qui serait transféré. Cette fiche a été élaborée par le Ministère chargé des transports.

Les obligations qui resteront opposables sont les suivantes :

- le classement Route à Grande Circulation (RGC) perdurera, et les obligations de validation par l'Etat des mesures de police, des modifications apportées sur les voiries, les ouvrages, ...
- pour les autoroutes, la police de la circulation restera assurée par l'Etat
- les routes express conserveront leur statut
- les procédures en matière de contrôle de sécurité des projets routiers continueront à s'appliquer.
- le réseau transféré fait partie du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et à ce titre comprend des obligations concernant l'aménagement d'aires de repos, la mise à disposition sur ces aires de

carburant alternatif, ... D'autres évolutions sont à l'étude, comme l'obligation que ce réseau soit à chaussée séparées d'ici 2050, que les données de trafic remontent en temps réel, ...

Ainsi, l'Etat propose de transférer un réseau aux collectivités, sans apporter de souplesse pour l'aménagement et l'exploitation de celui-ci.

3) DOVH campagne 2020/2021

Les niveaux de service présentés dans le DOVH de la DIR Nord sont cohérents avec les niveaux de service affichés dans le DOIPD du Département du Pas-de-Calais. Les circuits sont organisés en District à l'échelle de la DIR Nord.

Les circuits sont réalisés en régie en grande majorité, mais quelques circuits sont sous-traités via des contrats passés avec des entreprises.

Le dossier fait état d'un dispositif particulier consistant à solliciter une dépanneuses d'astreinte sur deux secteurs à enjeux particuliers (RN42 plateau de la Raiderie et A16 côtes de Wimille et du cimetière des canadiens), sans préciser l'organisation mise en place et son coût.

4) Bilan VH campagne 2020/2021

Le bilan permet de constater globalement l'atteinte des niveaux de service, avec cependant des alertes régulières de l'impact des réductions d'effectifs sur leur réalisation.

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Pôle Aménagement et Développement Territorial
Direction de la Mobilité et du Réseau Routier

RAPPORT N°16

Territoire(s): Tous les territoires

Canton(s): Tous les cantons

EPCI(s): Tous les EPCI

CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 26 SEPTEMBRE 2022

LOI 3DS ET TRANSFERT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL - AVIS DU DÉPARTEMENT

Contexte

La loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite loi 3DS, offre la possibilité dans ses articles 38 à 42 d'un nouveau transfert d'autoroutes, de routes ou portions de voies non concédées du réseau routier national.

Ce transfert peut avoir lieu, à leur demande, dans le domaine public des départements, de la métropole de Lyon et des métropoles. Il peut également avoir lieu, à titre expérimental et pour une durée de 8 ans, au bénéfice des régions, sous la forme d'une mise à disposition.

Pour les départements, ce transfert est possible uniquement si la collectivité en est demandeuse. Si plusieurs collectivités sollicitent le transfert pour une même partie du réseau routier, le préfet organise alors une concertation.

La décision revient à l'Etat, qui répond favorablement à la demande de la collectivité volontaire au regard de la cohérence des itinéraires, de la cohérence des moyens d'exploitation et de maintenance, des conditions d'exploitation des voies concernées et de l'expertise technique des collectivités.

Les collectivités qui souhaitent bénéficier de ce transfert ont 6 mois à compter de la publication du décret du 31 mars fixant la liste des routes transférables pour délibérer, soit jusqu'au 30 septembre 2022. Les délais prévus ensuite pour le transfert effectif de ces routes amèneraient, pour les collectivités volontaires, à un transfert au plus tôt le 1^{er} janvier 2024.

L'objet du présent rapport est de proposer de statuer sur cette possibilité de transfert d'autoroutes, routes et portions de voies du réseau routier national non concédé, pour ce qui concerne le territoire du Pas-de-Calais.

Il est à noter que l'article 41 de la loi permettra aux départements d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'une opération d'aménagement d'une voie du domaine public national non concédé, et revêtant, compte tenu de son intérêt local, un caractère prioritaire pour le département concerné.

Le réseau routier national transférable

Le décret n°2022-459 du 30 mars 2022 fixe la liste des voies non concédées du domaine public routier national qui peuvent être transférées aux départements et métropoles ou mises à disposition des régions. Pour le Pas-de-Calais, ce réseau est ainsi constitué, il est repris en annexe cartographique :

- Autoroutes (92 km) :
 - o A1 entre Dourges et Libercourt sur 7,4 km à 2x3 voies
 - o A21 entre Aix-Noulette et Courcelles-les-Lens sur 25,7 km
 - o A211 entre Avion et Lens sur 2,8 km
 - o A16 entre RN42 et limite Nord sur 52,6 km dont 3,5 km à 2x3 et 2 x 4 voies
 - o A216 entre A26 et Calais sur 2 km
- Routes nationales (103 km),
 - o RN216 entre A216 et port de Calais sur 1,7 km à 2x2 voies
 - o RN42 entre A26 et A16 sur 39,6 km, en partie à 2 x 1 voie, 2 x 2 voies, 4 voies, dont 5 kilomètres qui vont être concédées à Sanef entre l'échangeur avec l'A26 et Lumbres
 - o RN416 et RN1 entre A16 et Port de Boulogne sur 5 km à 2x2 voies
 - o RN25 et RN425 entre la Somme et Arras, à 2 x 1 voie sur 36,6 km
 - o RN17 Arras – Lens (A211) à 2 x 2 voies sur 12,8 km
 - o RN47 Lens (A21) – Salomé à 2 x 2 voies sur 8,8 km

Les conditions prévues pour le transfert

Les conditions prévues par la loi pour le transfert de ce réseau sont identiques à celles pratiquées lors du dernier transfert de 2007.

La loi prévoit que ces transferts ouvrent droit à compensation financière. Pour les charges d'investissement, cette compensation sera égale à la moyenne des dépenses actualisées et constatées sur une période d'au moins 5 ans précédant le transfert. Pour les charges de fonctionnement, elle sera égale à la moyenne des dépenses actualisées constatées sur une période maximale de 3 ans précédant le transfert.

En matière de personnel, la loi prévoit que les services ou parties de services sont mis à disposition ou transférés. Lorsque les agents remplissent pour partie seulement leurs fonctions dans les services ou parties de service, les services ou parties de services ne sont pas transférés. La collectivité bénéficiaire du transfert reçoit une compensation financière, dont le montant est calculé sur la base de la rémunération du premier échelon du premier grade correspondant aux fractions d'emplois des agents concernés, ainsi que des moyens de fonctionnement associés.

Position du Département du Pas-de-Calais

Plusieurs éléments sont pris en compte pour étayer la position du Département du Pas-de-Calais sur cette possibilité de transfert. Par courrier du 20 juin dernier, le Département du Pas-de-Calais a sollicité l'Etat dans le cadre de l'article 38 de la loi 3DS qui permet de demander la communication des informations relatives à l'état des routes.

Par courrier du 26 juillet 2022, le Préfet du Pas-de-Calais a transmis au Président du conseil Département des éléments techniques et financiers relatif au patrimoine routier national du département du Pas-de-Calais. Ces éléments ont été préparés par la Direction interdépartementale des Routes (DIR) Nord. Une synthèse de ces éléments est jointe en annexe au présent rapport.

L'analyse de ces éléments vient conforter la position proposée dans ce rapport.

L'intérêt départemental des voies concernées.

Il convient de distinguer les autoroutes des autres routes nationales. Les autoroutes concernées ont des trafics très élevés, avec des conditions d'exploitation présentant de fortes contraintes. Les éléments techniques et financiers transmis par l'Etat font état de celles-ci, en particulier dans les secteurs des arrondissements de Calais et de Lens. Les travaux à réaliser y sont faits la nuit ou le week-end, ce qui engendre un surcoût important sur les opérations d'entretien.

Ces autoroutes présentent également des enjeux importants en matière de sécurité, en particulier pour l'A16, l'A216 et la N216 confrontées à la problématique migratoire et à l'accessibilité aux ports de Calais et à Eurotunnel. La problématique migratoire nécessite en particulier une organisation spécifique sur le Centre d'Entretien et d'Intervention (CEI) de Peuplingues, qui met en place toutes les nuits (22h – 6h) une équipe dédiée aux interventions sur barrages, ce qui représente un coût important. Ce dispositif est mutualisé avec le CEI de Coudekerque (Dunkerque). Le transfert éventuel aux départements du Nord et du Pas-de-Calais rendrait cette mutualisation plus difficile à mettre en place.

Ces axes nécessitent ainsi des conditions d'exploitation coordonnées sur un itinéraire homogène. La multiplicité des gestionnaires entrainerait des difficultés supplémentaires dans leur exploitation.

La Cour des comptes a d'ailleurs pointé cet enjeu dans un rapport de mars 2022 en mettant en avant le risque d'amplification de la fragmentation déjà croissante de la compétence routière, et de ses conséquences sur l'état du réseau routier. L'Etat est, de par la loi, le garant de la cohérence et de l'efficacité de l'ensemble du réseau routier français.

Pour ce qui concerne les routes nationales, 2 axes sont principalement identifiés : l'axe RN42 St-Omer – Boulogne-sur-Mer, dont l'extrémité Est au niveau de St-Omer va être concédé à la Sanef sur 5 kms, et l'axe Lille – Lens – Amiens par les RN47, RN17, RN425 et RN25, pour sa partie située dans les Pas-de-Calais. Il s'agit d'axes d'intérêt a minima régional, voire national.

La RN42 permet en effet d'assurer la liaison Lille – St-Omer – Boulogne-sur-Mer, avec un projet de mise à 2 x 2 voies dont les études sont inscrites au dernier Contrat de Plan Etat-Région (CPER). L'axe Lille-Lens-Amiens constitue quant à lui une parallèle à l'autoroute A1.

La cohérence d'itinéraire

La cohérence des itinéraires fait partie des critères définis par la loi pour fonder la décision de l'Etat. Les sections de réseau routier transférable sont ainsi connectées, au territoire du Département du Nord (A16, RN47, A1, A21), à celui de la

Métropole Européenne de Lille (RN47) et à celui de la Somme (RN25).

Une cohérence est donc à rechercher avec les gestionnaires voisins du Pas-de-Calais. A ce jour, aucun de ces gestionnaires ne s'est prononcé pour accepter le transfert de ce réseau.

L'état patrimonial des voies concernées

A l'échelle nationale, le rapport de la Cour des Comptes de mars 2022 rappelle que les moyens financiers alloués au niveau national sur le réseau routier national, même s'ils sont en augmentation depuis 2012, ne suffisent pas aujourd'hui à maintenir à son niveau l'état actuel moyen du réseau.

Or la compensation financière prévue par la loi se base sur des ratios nationaux, sans tenir compte des spécificités régionales.

Pour les chaussées, le patrimoine transférable représente 3,382 Mm², soit 9% du patrimoine actuel du département.

Les éléments techniques et financiers transmis par l'Etat montrent des disparités fortes selon les axes, qui sont parfois en meilleur état que la moyenne nationale, parfois en nettement moins bon état. Ainsi, la RN47 est considérée à 95,8 % en bon état ne nécessitant qu'un entretien ponctuel, alors que la RN25 n'est considérée qu'à 23,5 % en bon état, et à 68,5 % dans un état nécessitant un entretien structurel.

Pour les ouvrages d'art, le patrimoine transférable représente 297 ponts, soit 16% du patrimoine actuel, 60 murs de soutènements, soit 55% du patrimoine actuel, et 226 PPHM (portiques potences et hauts-mâts). Les surfaces de tablier des ponts, qui permettent de mieux mesurer l'étendue d'un patrimoine, n'ont pas été fournies.

Comme pour les chaussées, l'état patrimonial des ouvrages montre des disparités importantes selon les axes, avec un patrimoine vieillissant qui nécessitera d'importants travaux dans les 5 à 10 prochaines années. Par ailleurs, la DIR signale un mur de soutènement en surveillance renforcée sur l'A21, avec un risque de rupture.

Les conditions de transfert

Les conditions de transfert ont été exposées ci-avant, en particulier sur le plan financier. La circulaire du ministre délégué chargé des transports du 25 avril 2022 vient donner quelques éléments concernant les compensations financières qui seront mises en place. Des taux indicatifs y sont présentés, basés sur les dépenses réalisées au niveau national de 2016 à 2020 pour l'investissement, et de 2018 à 2020 pour le fonctionnement.

Les taux résultant de ce calcul, d'une part ne sont pas définitifs, et d'autre part apparaissent faibles par rapport aux besoins réels d'investissement sur ce réseau.

Les estimations faites par l'Etat sur les compensations financières possibles sont les suivantes, à titre indicatif :

- Investissement : 7,89 M€, dont
 - Chaussées : 4,85 M€
 - Ouvrages d'art : 940 k€
 - Equipements : 1,180 M€
 - Sécurité, trafic, environnement : 920 k€

- Fonctionnement : 4,7 M€

Les délais imposés par la loi pour se positionner et les éléments transmis par

l'Etat ne permettent pas d'en faire une analyse suffisamment fine. Néanmoins, au vu des rapports de la Cour des Comptes, et au vu des premiers éléments patrimoniaux fournis, ces montants apparaissent faibles, ne serait-ce que pour assurer la maintenance du patrimoine.

Par ailleurs, les compensations en matière de personnel sont également faibles, puisqu'elles se basent sur le premier échelon du premier indice du domaine d'emploi transféré, ce qui ne correspond pas à la réalité des effectifs qui seraient nécessaires le cas échéant.

Enfin l'expérience du dernier transfert de 2007 a abouti à un transfert d'un réseau important sur lequel il a fallu réaliser des investissements importants (près de 250 M€ réalisés à ce jour par le Département).

Dans sa transmission du 22 juillet 2022, l'Etat a également mentionné les obligations qui s'appliquent au réseau routier national en fonction du statut de la voie. Il apparaît notamment que l'ensemble du réseau transférable est repris dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), et que le transfert éventuel au Département sera sans effet sur les obligations liées au RTE-T, qui continueront à s'appliquer. Par exemple, les aménagements de ce réseau devront suivre l'ensemble des procédures mises en place par l'Etat en matière d'audit de sécurité, l'ensemble du réseau devra être à chaussées séparées d'ici le 31 décembre 2050.

Ainsi, cette analyse amène aujourd'hui le Département à ne pas solliciter le transfert de tout ou partie du réseau routier national identifié comme transférable par l'Etat.

Il est par ailleurs proposé d'indiquer à l'Etat que le Département est intéressé par la possibilité offerte par l'article 41 de la loi 3DS, permettant d'assurer la maîtrise d'ouvrage sur certaines opérations d'aménagement du réseau routier national.

En effet, la prise de maîtrise d'ouvrage par le Département, fort de la compétence éprouvée de ses services techniques dans ce domaine, peut accélérer la concrétisation de certains projets de voirie. C'est ce qui a été constaté pour la mise à 2 x 2 voies d'une section de l'A21 déclassée à Aix-Noulette, pour laquelle le Département a apporté un cofinancement, et porté la maîtrise d'ouvrage. Cette action départementale a permis une réalisation rapide de cet aménagement particulièrement attendu.

Conclusion

Il convient de statuer sur cette affaire, et le cas échéant de m'autoriser, au nom et pour le compte du Département :

- à signifier au représentant de l'Etat que le Département du Pas-de-Calais ne sollicite pas le transfert de tout ou partie du réseau routier national identifié comme transférable par l'Etat,

- à indiquer au représentant de l'Etat de l'intérêt du Département du Pas-de-Calais d'assurer la maîtrise d'ouvrage sur certaines opérations d'aménagement du réseau routier national, possibilité offerte par la loi 3DS.

La 4ème Commission - Equipement et développement des territoires a émis un avis favorable sur ce rapport lors de sa réunion du 05/09/2022.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil départemental

SIGNE

Jean-Claude LEROY