LA LETTRE D'INFORMATION DU SYNDICAT DES EQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Signes DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

table ronde

Organisée par Richard Dell'Agnola, député du Val de Marne, président du groupe d'études sur la Route et la Sécurité Routière de l'Assemblée Nationale et Jean-Marc Dieulefet, président du Syndicat des Equipements de la Route

« DÉCENTRALISATION ET TRANSFERT DE COMPÉTENCES : QUELLES NOUVELLES RESPONSABILITÉS POUR LES ÉLUS ? »

INTRODUCTION

par Richard DELL'AGNOLA

Dans la continuité de la loi de 1982, l'actuel projet de loi relatif aux responsabilités locales est un texte important dans la mise en place de la décentralisation. S'agissant des routes, il prévoit, dans son article 12, des transferts de 20 000 kilomètres de routes nationales aux départements qui gèrent déjà 300 000 kilomètres de routes ce qui soulève de multiples questions relatives aux obligations et aux responsabilités des élus notamment en ce qui concerne les équipements routiers. Ce projet s'inscrit dans la continuité du transfert qui avait déjà

SUITE PAGE 2

De gauche à droite : Marc-Philippe Daubresse, Député du Nord, rapporteur du projet de loi relatif aux responsabilités locales, Jean-Marc Dieulefet, président du SER, Richard Dell'Agnola, député du Val-de-Marne, président du groupe d'études sur la Route et la Sécurité Routière de l'Assemblée Nationale, et Hervé Mariton, député de la Drôme, rapporteur spécial du budget de l'Equipement et des Transports Terrestres.

édito

LA LOI LIBERTÉS ET RESPONSABILITÉS PUBLIQUES : QUELS NOUVEAUX ENJEUX POUR LES ÉLUS ?

S'inscrivant dans l'actualité parlementaire autour de la loi responsabilité des collectivités locales, le député du Val-de-Marne, Richard Dell'Agnola et notre Syndicat proposaient, récemment, aux parlementaires de faire le point des questions soulevées par l'article 12 de ce projet de loi qui prévoit les modalités du transfert d'une majeure partie des routes nationales aux départements. Une table ronde qui permit de montrer que si les élus locaux sont plutôt ouverts à cette initiative, ils s'inquiètent globalement du nécessaire transfert des financements qui permettraient d'entretenir voire d'améliorer ce réseau dont ils vont devoir, désormais, assumer la responsabilité.

Une mise en perspective constructive de cette loi dans un contexte où la sécurité routière, priorité présidentielle, mobilise tous les acteurs conscients que l'on ne peut se suffire d'agir sur le comportement des automobilistes pour améliorer durablement la sécurité des routes de France.

Accueillis à la Maison de la chimie le 20 janvier dernier, les parlementaires venus de tout l'hexagone ont montré combien l'état du réseau transféré est au cœur de leurs préoccupations. Cela est d'autant plus compréhensible que même si aucun état des lieux n'était prévu avant le transfert, il n'en demeure pas moins vrai qu'il conviendra désormais, pour eux, de planifier les investissements nécessaires afin de traiter en priorité les tracés les plus accidentogènes.

Tel fut donc l'un des intérêts majeurs de cette table ronde : échanger les idées, comparer les expériences, conforter les points de vues à quelques jours des débats à l'Assemblée, sur un projet de loi qui, nous l'espérons tous, donnera aux départements les moyens et les outils pour reprendre et améliorer la qualité des routes de France.

Jean-Marc Dieulefet - Président du SER

« DÉCENTRALISATION ET TRANSFERT DE COMPÉTENCES : QUELLES NOUVELLES RESPONSABILITÉS POUR LES ÉLUS ? »

été opéré en 1971, en renforçant le rôle des conseils généraux. Ainsi, au 1er janvier 2005 seuls 10 000 kilomètres de routes présentant un intérêt national devraient rester à la charge de l'État.

L'État n'est pas en mesure d'assurer convenablement l'entretien de son réseau. De fait, pendant plusieurs années, la priorité a été donnée au développement du réseau plutôt qu'à son entretien. De 1988 à 1997, alors que le trafic automobile sur le domaine routier national augmentait de 22 % et que le réseau s'accroissait lui-même de 11 %, les moyens financiers de l'Etat ont baissé de 17 %. Pour autant, l'État devra rester garant de la cohérence du réseau routier national en coordination avec les régions.
Les collectivités locales ont montré leur capacité à gérer la majeure partie du réseau routier français. Leur participation à son financement n'a cessé de croître ces dernières années. Il représente actuellement 40 % des routes nationales. Ainsi, le souci de cohérence dans le transfert de compétences et, par conséquent dans son financement, soulève de grandes interrogations.
Les élus locaux craignent que l'État ne transfère aux départements les routes qui nécessitent des dépenses. De fait, la liste des infrastructures transférées sera arrêtée par décret. C'est pourquoi, au vu des disparités qui existent dans l'entretien du réseau au niveau national, des dispositifs d'audit et de contrôle peuvent s'avérer nécessaires. Il importe que le transfert des compétences et des moyens soit mis en œuvre avec la plus grande cohérence. Plus largement, les élus manifestent leur inquiétude sur le financement général du transfert de compétences déterminé par le projet de loi. Au total, les départements devraient se voir affecter 8 milliards d'euros par l'Etat dont 2 milliards pour la voirie.

Jean-Marc DIEULEFET,
président du SER

L'expertise des équipes des entreprises que nous représentons, amène à constater jour après jour que, s'il est indispensable de poursuivre la politique menée par les ministres de l'Intérieur et des Transports pour changer le comportement de nos concitoyens, il est tout aussi indispensable, comme l'a rappelé à maintes reprises Gilles de Robien, d'initier de nouvelles voies de progrès en travaillant sur la qualité et l'entretien des infrastructures.

> Pérenniser la **performance des équipements** du réseau français

Nous sommes tous conscients de l'importance de mettre en œuvre des politiques d'équipement et de travaux qui permettent à notre pays de rester parmi les pays les mieux équipés.
Dès lors, les sommes en jeu nécessitent de s'assurer que ces investissements correspondent aux besoins des utilisateurs de la route. À l'heure où une partie de la responsabilité du réseau national va revenir aux départements, Monsieur Dell'Agnola et moi-même avons considéré l'urgence d'une information précise aux élus, notamment du point de vue de l'état des lieux.
Sommes-nous tous conscients qu'environ 70 % des panneaux installés sur nos routes ne sont pas ou plus aux normes ? Si 9 fois sur 10 ce n'est pas catastrophique, le jour où un accident sera imputable à ce dysfonctionnement, qui en assumera la responsabilité ?
Près d'un tiers des accidents a lieu la nuit sous la pluie. Les élus des régions particulièrement pluvieuses savent-ils qu'il existe aujourd'hui une signalisation restant visible la nuit par temps de pluie ?
Savez-vous qu'en 2002, plus de 2 600 personnes ont trouvé la mort contre des obstacles latéraux ?
Signalisation mal implantée, conduite de nuit par temps de pluie, absence de protection des obstacles latéraux - autant d'exemples montrant combien il est important pour un maître d'ouvrage de bien connaître l'état de son réseau.
Et nous rejoignons ici la conviction exprimée par Hervé Mariton selon laquelle les infrastructures sont au centre de toute politique d'amélioration de la sécurité routière.

Marc-Philippe DAUBRESSE,
député du Nord, rapporteur du projet de loi relatif aux responsabilités locales

Le second acte de la décentralisation est un grand projet dans sa portée financière et humaine ainsi que l'illustre le très grand nombre d'articles que contient le projet de loi sur les responsabilités locales. Au vu du nombre de compétences transférées aux collectivités locales, il est même d'une portée financière plus importante que les lois Deferre de 1982. Cette réforme sera l'aboutissement d'un processus d'écoute des élus locaux. Lors des assises des collectivités locales, les discussions ont abordé, entre autres, les questions relatives à la gestion du réseau routier.

Des exemples de dysfonctionnements de signalisation horizontale ou verticale qui valident la volonté exprimée à maintes reprises par Hervé Mariton : Tout faire pour que les règles que l'on veut voir respecter soient effectivement respectables.

Après lecture au Sénat, on constate un certain équilibre dans ce projet de loi, équilibre néanmoins fragile. Il est souhaitable que, lors de l'examen à l'Assemblée Nationale, les députés en aient conscience.
Les questions relatives à la gestion du réseau routier sont abordées dans le projet de loi sur les responsabilités locales. L'article 12 définit, notamment, les critères permettant de distinguer les routes relevant du domaine de compétence national, départemental ou communal.
Le transfert des routes pose un certain nombre de questions et impose des clarifications.
Doit-on laisser les choses en l'état ? Doit-on imposer des critères discriminants avec le risque de pénaliser certaines communes rurales ? Comment proposer de sérier le financement, détailler plus encore la question de la responsabilité dans le projet de loi ?
À l'occasion de l'examen du projet de loi à l'Assemblée, il ne paraît pas nécessaire d'aller au-delà d'une clarification ; il ne faut pas risquer de déstabiliser un équilibre fragile, obtenu au terme d'un long processus de consultation.

Hervé MARITON,
député de la Drôme, rapporteur spécial du budget de l'Équipement et des Transports terrestres

Il existe trois dimensions dans les questions de sécurité routière : le véhicule, le conducteur et les infrastructures.
Notre politique en terme de sécurisation du réseau doit répondre à trois impératifs.

La clarté dans l'action

On constate actuellement un certain manque de transparence quant à l'action des collectivités locales en matière de sécurité routière.
Un bon exemple est celui de l'usage des revenus tirés des amendes de police dont le produit doit normalement être reversé aux communes de plus de 10 000 habitants afin que celles-ci investissent dans le domaine de la sécurité routière. Force est de constater que ce n'est pas toujours le cas et que ces opérations souffrent souvent d'un manque de transparence.
La situation est encore plus préoccupante pour les communes de moins de 10 000 habitants pour lesquelles le produit des amendes est directement reversé au Conseil général chargé ensuite de le redistribuer. Si l'idée de réinjecter le produit des amendes dans la sécurité routière est intéressante, le schéma actuel souffre de complexité et n'atteint pas son but puisqu'il ne semble pas que l'intégralité des sommes soient effectivement investies dans la sécurité routière.

Réaffecter le produit des amendes **à la sécurité routière**

La connaissance de ce qui se passe

La connaissance des problèmes relevant de la sécurité du réseau routier est a priori meilleure au niveau local qu'au niveau national. Au niveau national, les problèmes juridiques dissuadent l'Etat de s'engager dans un audit des infrastructures routières. L'État entretient assez mal son réseau routier et l'on peut penser que les collectivités territoriales se sentiront beaucoup plus concernée par ce problème.

Le financement

Il y a un risque d'accélération des dépenses avec le transfert de compétences. Il faudra donc savoir hiérarchiser les priorités d'investissement. Or, nous ne disposons actuellement d'aucun instrument de mesure efficace.
Il faut également se méfier des « effets de mode » qui existent aussi dans le domaine de l'entretien des infrastructures de transport.
Un exemple est la multiplication des dépenses pour l'entretien des tunnels à la suite de l'accident du tunnel du Mont Blanc.
Une des réponses aux besoins de financement des collectivités locales est sans doute l'utilisation du produit des amendes de police. Or, à l'heure actuelle l'intégralité de ce produit ne leur est pas reversée. Il faudra notamment clarifier l'utilisation qui sera faite des sommes collectées grâce aux nouveaux radars automatiques. Comme l'a rappelé Gilles de Robien, il faut que le produit des amendes aille effectivement à la sécurité routière. Il sera indispensable de clarifier ce paiement et d'en rendre plus transparent le cheminement.

« DÉCENTRALISATION ET TRANSFERT DE COMPÉTENCES : QUELLES NOUVELLES RESPONSABILITÉS POUR LES ÉLUS ? »

Richard DELL'AGNOLA.

Pour agir, il faut avoir connaissance des problèmes à régler. Ainsi, se pose le problème de l'expertise. Quel est aujourd'hui, l'état du réseau ? Quelles normes ? Quelles sanctions ?

Jean-Marc DIEULEFET.

Aujourd'hui, la réglementation française impose à tous les maîtres d'ouvrage de mettre sur leur réseau des équipements routiers certifiés NF/ER, présentant un haut niveau de qualité.

Demain, du fait de l'harmonisation européenne, circuleront librement sur le marché, des équipements certifiés CE, y compris ceux présentant des niveaux de performance inférieurs au seuil imposé jusqu'à présent en France.
Il faut donc qu'une réglementation française vienne indiquer aux maîtres d'ouvrage, qui souhaiteront équiper leurs routes, le niveau de performance exigé pour ces équipements marqués CE. Il appartiendra ensuite aux maîtres d'ouvrage de mettre en œuvre cette réglementation qui leur permettra ainsi de maintenir sur leur réseau le même niveau de performance qu'actuellement.

Axel PONIATOWSKI,
député du Val-d'Oise

Que peut-on attendre de cette nouvelle phase de décentralisation s'agissant du renforcement de la sécurité mais également de l'amélioration des conditions de circulation ?

Jean-Pierre SCHOSTECK,
sénateur des Hauts-de-Seine

Ce qu'il faut attendre de la décentralisation, c'est avant tout les bienfaits de la proximité, par le rapprochement du centre de décision du lieu où elle s'applique. Les Régions vont avoir un plus grand poids dans la définition des schémas routiers en collaboration avec les Conseils Généraux.
L'une des questions majeures que soulève le transfert des routes est celle des moyens financiers qui seront alloués et bien évidemment celle de l'audit. Sur ce dernier point comment contraindre l'Etat ?
Comment financer les investissements qui s'avéreront nécessaires ?
Le débat en première lecture au Sénat a porté sur les possibilités de contraindre l'État de répondre aux soucis des élus. Il a été acté, et c'est un grand progrès, que les élus locaux participent à l'élaboration des normes des infrastructures routières.

> Pour une meilleure **prise en compte** de l'évolution du trafic

Jérôme LAMBERT,
député de la Charente.

La sécurité routière est une priorité nationale. Si demain la gestion des infrastructures revient aux départements, auront-ils les mêmes préoccupations que l'État ?
S'agissant des moyens financiers, il faut trouver un mécanisme équitable. En 1971, une route nationale a été transférée pour sa gestion à mon département.
Aujourd'hui cette même route supporte un trafic international bien plus important que celui de l'A 10. Or, cette route est toujours gérée par le département.
L'argent que l'on souhaite transférer pourra-t-il suffire à la gestion des équipements ?
Il faut nécessairement prendre en compte l'évolution du trafic. Si un département hérite d'une route qui connaîtra demain un trafic comparable à celui d'un axe international, il faut se poser la question de sa capacité à gérer et surtout à financer une telle évolution.

> Se donner **les moyens de respecter** la réglementation

Marc-Philippe DAUBRESSE

Le transfert financier que nous devons mettre en place pour accompagner le transfert de compétences doit être différent de celui bâti en 1982. Le produit des impôts locaux doit revenir intégralement aux collectivités locales.
Il faut souligner que des garanties bien supérieures ont été données, en terme de garantie sur les normes, le financement, les audits possibles, lors de l'examen du texte au Sénat. L'objectif est d'atteindre une qualité optimum du service rendu.

Jean-Pierre DOOR,
député du Loiret

Je prendrai deux exemples de ma circonscription.
S'agissant du problème de l'accidentologie en lien avec le niveau d'équipement du réseau : il existait un problème sur la N60. Un nœud routier provoquait beaucoup de morts. Depuis la mise en place de peintures sonores, nous n'avons plus constaté de décès par accident.
Au sujet de la responsabilité de l'État : la partie de la N7 qui traverse ma circonscription, dont la gestion appartient à l'État, comporte trois points noirs. Or, aucun aménagement n'a été prévu.
Je suis pour le principe de subsidiarité et pour la gestion de proximité. Mais les collectivités locales devront-elles régler un problème qui existe déjà depuis longtemps et dont l'Etat ne s'est jusqu'ici pas occupé ?

Thierry CAUSSEMILLE,
président de la section « Dispositifs de retenue » du SER

Il y a aujourd'hui un problème de responsabilité. Il existe des normes établies depuis longtemps et qui ne sont malgré tout pas appliquées. Aujourd'hui il n'y a personne pour le constater, encore moins pour y remé-

dier. Nos routes ne sont pas conformes pour environ 70 % d'entre elles. Si demain des accidents se produisent, ce seront les collectivités locales qui seront désormais responsables. Il faut donc se donner les moyens de respecter la réglementation actuelle qui, de plus, est appelée à évoluer. Une démarche d'audit doit permettre de gérer sur le long terme le réseau existant. Aujourd'hui, des outils d'analyse existent pour aider à hiérarchiser les priorités.

Jean-Pierre SCHOSTECK
Il faut bien savoir que le nombre de plaintes va nécessairement augmenter dès lors que le citoyen ne devra plus s'en prendre à l'Etat mais à sa collectivité.

Jean-Michel BERTRAND,
député de l'Ain
Il faut faire un inventaire et mettre aux normes ce qui ne l'est pas. L'audit pointe immédiatement la responsabilité.

Eric SAGALOVITSCH, avocat
Les contentieux administratif et pénal liés aux insuffisances de signalisation qui engagent la responsabilité des gestionnaires de voirie se présente aujourd'hui dans un contexte très différent de celui qui accompagnait le précédent transfert de routes nationales au profit des départements tel qu'il s'était opéré à la suite de la loi du 19 décembre 1971.
En effet, on note aujourd'hui une augmentation substantielle du nombre de ces contentieux.

Des actions au contentieux en forte **augmentation**

Lorsque le transfert des routes nationales aura été opéré au profit des départements, ce sont les départements et eux-seuls qui seront responsables de l'entretien des routes transférées et qui devront donc s'assurer de la présence d'une signalisation adéquate et de la conformité des dispositifs de retenue.
Pour un certain nombre de raisons, les victimes préfèrent parfois aujourd'hui déposer des plaintes au pénal plutôt que de saisir le Tribunal Administratif, juge naturel des dommages des travaux publics.

Bien que la loi Fauchon du 10 juillet 2000 ait apporté des modifications substantielles au régime des délits non-intentionnels rendant ainsi plus difficiles les mises en examen d'élus ou fonctionnaires pour des faits de blessures ou d'homicides involontaires, l'arrêt récent de la Chambre criminelle de la Cour de Cassation du 15 octobre 2002 permet de penser que le non-respect des guides techniques, bien que dépourvus de caractère réglementaire, puisse être constitutif d'une faute caractérisée au sens de la loi Fauchon.

Il faudra donc être très vigilant dans le domaine de la sécurité des infrastructures routières. Même si la situation française n'est pas comparable à ce qui se passe outre-atlantique, force est de constater que le nombre de contentieux mettant en cause la responsabilité du gestionnaire de voirie, en raison d'une signalisation défectueuse, augmente chaque année régulièrement en France.

agenda

29/30 septembre et 1er octobre 2004 : **Congrès Interoute** à Montpellier

Le Congrès Interoute se tiendra à l'automne prochain à Montpellier. 35 adhérents du SER ont d'ores et déjà réservé un stand pour accueillir les acteurs de la sécurité routière et leur présenter leurs innovations.
Une conférence débat sur les équipements de la route organisée en partenariat avec la DSCR et le SETRA permettra à chacun d'entre nous de faire le point et de partager nos expériences.

Jean-Max GILLET,
président de la section « signalisation horizontale » du SER
On peut faire un parallèle entre la responsabilité dans l'entreprise et le domaine de la sécurité routière. Il y a un lien évident entre les deux : près de 50 % des tués consécutifs à un accident de travail relèvent d'un accident de la route. De même qu'on procède au contrôle des machines, il faut veiller au bon état de notre réseau routier. On doit pouvoir imaginer une sorte de contrôle technique des routes comme il existe déjà un contrôle des véhicules.

Richard DELL'AGNOLA
Cette réflexion sur la gestion des infrastructures routières dans la perspective du transfert de compétences est importante et doit aboutir à des solutions à long terme, face à un état des lieux qui, si nous n'y prenons pas garde, pourrait nuire considérablement à la sécurité sur la route.

RESPONSABILITÉS DES ELUS : L'AVIS D'UN JURISTE SPÉCIALISÉ

Par Maître Sagalovitsch

Poursuivant la mission d'information qu'il s'est toujours donnée, le SER a confié à un avocat conseil spécialisé une étude sur les responsabilités adminitratives et pénales des départements liées au transfert du domaine public routier dans les conditions définies par l'article 12-III du projet de loi relatif aux responsabilités locales.
L'intégralité de cette étude est disponible sur notre site ser-info.com. Signes vous en présente aujourd'hui les principales conclusions.

Nous nous inscrivons ici dans la perspective d'une nouvelle loi, relative aux responsabilités locales, actuellement en cours de discussion, qui prévoit, dans son article 12, un transfert d'une partie du domaine public routier de l'Etat au profit du domaine public des départements.
Lors de la discussion de cet article en première lecture devant le Sénat, le 4 novembre 2003, le Sénateur, Jean-Claude PEYRONNET, a interrogé le Ministre délégué aux collectivités locales sur le point suivant :
« Habituellement, quand on procède à un transfert de voirie entre deux collectivités, ou à un transfert de l'Etat à une collectivité ou inversement, il existe une clause de remise à niveau des infrastructures.
Est-ce le cas aujourd'hui ? Et si oui, quel niveau vous êtes-vous fixé ? Boucherez-vous les trous ? Ferez-vous un revêtement ? Elargirez-vous les routes ? Certaines normes doivent être précisées. »
Le Ministre délégué aux collectivités locales, Monsieur Patrick DEVEDJAN, répondait plus tard dans la discussion :
« Monsieur PEYRONNET, vous avez posé la question de la remise à niveau. En 1972, l'Etat a transféré 53 000 kilomètres de route nationale sans aucune clause de remise à niveau. Vous me direz que le Gouvernement de l'époque n'était pas de votre majorité, mais il n'y a pas de précédent ! »
La réponse du Ministre est exacte, mais elle me paraît incomplète, en ce qu'elle fait l'impasse totale sur les problèmes de responsabilité administrative liés à l'entretien des routes, qui se posent en 2003, dans un contexte très différent de celui des années 70.
En effet, pour les motifs qui sont exposés dans l'étude réalisée par notre cabinet pour le compte du SER, les victimes d'un accident de la circulation n'hésitent plus aujourd'hui à introduire des actions en justice, et notamment devant le juge administratif, lorsqu'elles estiment que l'accident est dû, en tout ou partie, à un défaut d'entretien normal de la voirie.
L'examen des précédents transferts de compétence de l'Etat vers les collectivités locales montre que c'est en définitive toujours la collectivité publique qui endosse la responsabilité pleine et entière du bon fonctionnement du service public qui lui est transféré.

Or, le transfert de responsabilité aux départements d'une partie du réseau routier national se pose dans des termes d'autant plus sensibles que l'étendue de la compensation financière demeure incertaine, le projet de loi indiquant pour l'heure qu'elle sera équivalente aux dépenses engagées par l'Etat avant le transfert.
La question du transfert de responsabilité de l'Etat vers les départements, corrélativement au transfert d'une partie du domaine routier national, se pose donc avec une acuité toute particulière.
Et ce tant au niveau de la responsabilité administrative des départements, qu'au niveau de la responsabilité pénale des acteurs des départements.

■ Cette étude révèle globalement que :

> Les transferts de compétences génèrent, d'une manière générale, un transfert de responsabilité sur les biens meubles et immeubles utilisés, pour l'exercice de la compétence concernée, en vertu des articles L. 1321-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.
Les transferts de compétences s'accompagnent, en effet, du transfert des biens nécessaires à l'exercice de la compétence, soit par transfert en pleine propriété - le nouvel attributaire de la compétence devenant propriétaire des biens concernés - soit par mise à disposition à titre gratuit.
Le bénéficiaire de la compétence transférée est responsable de l'entretien et du bon fonctionnement de l'ouvrage transféré.

> Il ressort de l'examen des précédents transferts de compétence de l'Etat aux collectivités locales et de l'analyse du dispositif prévu par l'article 12 du projet de loi relatif aux responsabilités locales que l'éventuelle insuffisance d'entretien d'une route nationale ou de ses dépendances et accessoires, ne constituera pas un motif permettant de réduire la responsabilité du département ni au plan administratif, ni au plan pénal, lorsque celui-ci sera devenu gestionnaire de la voirie transférée.

Vers une **plus grande sévérité** des juges ?

> Il existe un risque que le juge soit sévère sur l'appréciation de la responsabilité des départements, consécutive à l'intégration dans leur domaine public routier, des routes nationales transférées, dès lors qu'il ressort de l'examen du projet de loi que le degré d'exigence d'une plus grande qualité de gestion et d'entretien des voies transférées est l'un des motifs du transfert.

> Si le transfert n'a pas de conséquence sur la responsabilité pénale des départements en tant que personnes morales de droit public, compte tenu de la nature de l'activité transférée, l'impact ne sera pas pour autant négligeable en ce qui concerne la responsabilité des élus et des agents des départements, bien que les nouvelles dispositions du Code Pénal introduites par la loi Fauchon du 10 juillet 2000 tendent à limiter les conditions d'engagement de la responsabilité pénale de ces personnes.

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Alain Figuls, Lionel Couche, Jacques Gedeau, Jean-Max Gillet, Dominique Mondé.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception/Réalisation : All Write 01 53 59 83 83.
Syndicat des Equipements de la Route : 152, rue de Picpus, 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71 - Site : www.ser-info.com