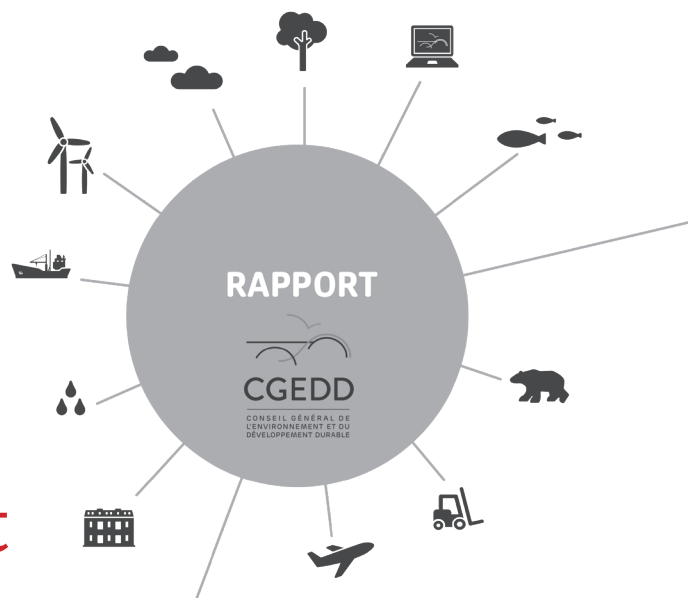


Réseau Routier National Non Concédé Rapport du CGEDD

Quel avenir pour les DIR ?

Dans le cadre des exercices « Modernisation de l'Action Publique (MAP), le premier ministre Manuel VALLS avait chargé en juillet 2015 le CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) d'une mission concernant la politique publique de gestion du réseau national non concédé (RRN-NC).

Plus de deux ans plus tard, la FNEE CGT a eu connaissance de ce rapport du CGEDD (non publié) daté de juin 2017.



Ce que dit le rapport

Le patrimoine routier se dégrade !

Ce rapport part d'un constat : **le patrimoine routier est en train de se détériorer** faute de moyens octroyés. Egalement, il cite l'autorisation des PL à 44 tonnes qui se traduit par une augmentation de 0.62% sur les coûts annuels d'entretien.

La mission du CGEDD a consisté, à partir de cet état des lieux, à vérifier l'efficacité des moyens actuels et à donner des pistes et des solutions qui permettraient de tenir à niveau le patrimoine routier dans un « contexte financier contraint ». Ces solutions passent par la recherche d'économies et de ressources dédiées pour l'entretien et la régénération du réseau routier existant : il manque environ 100 M€/an.

Faire des économies

Plusieurs solutions sont envisagées, elles passent entre autres par :

- **la diminution de la masse salariale** et par conséquent par la **réduction des effectifs**.
- **la baisse des niveaux de service** : par exemple diminution de la viabilité hivernale, moins d'intervention sur accidents et incidents... Conséquence : baisse de 10% des effectifs, baisse de la masse salariale de 40M€/an.
- **l'externalisation des missions** qui permettrait de supprimer des effectifs mais qui engendrerait des coûts de fonctionnement supérieurs.

De nouveaux transferts ?

L'hypothèse de nouveaux transferts limités est abordée dans le rapport (20M€/an d'économies) :

- **vers les collectivités territoriales** mais ils ne pourraient se limiter qu'à 300-350 kms
- **aux Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA)** en ce qui concerne des réseaux dit « orphelins » mais qui se limiterait à environ 150 kms.

Trouver des ressources

Les moyens budgétaires de l'Etat pour l'entretien des routes (667M€ en moyenne annuelle sur 2012-2015, 736M€ sur 2015-2016) sont insuffisants par rapport au 850M€ nécessaires estimés pour l'entretien des réseaux.

Les rapporteurs préconisent l'institution d'une règle d'or (équilibre entre les recettes et les dépenses ou un budget intégrant les investissements et en équilibre...). Les ressources proviendraient de :

- **Un redéploiement des crédits** (Etat, AFIFT),
- L'affectation supplémentaire aux dépenses du RRN-NC de **0,3 points de TICPE** (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques),
- La mise en place de nouveaux **droits d'usage** (péages) avec réforme des taxes et redevances.

Des solutions parmi 5 scénarios

Les rapporteurs considèrent que la gestion actuelle dite « au fil de l'eau » n'est pas tenable, ils **écartent néanmoins toute forme de délégation ou de transfert aux régions (scénarios 4 et 5 rejetés a priori par les régions et estimés non pertinents pour la cohérence du réseau, sans gain pour les dépenses publiques et en voie de réforme en Allemagne).**

Pour n'en retenir que deux (scénarios n° 2 dotation stabilisée avec gestion DGITM-DIR ou n° 3 agence nationale), en privilégiant :

- **la création d'une agence des infrastructures routières avec recettes affectées dans le cadre d'une règle d'or précitée.**

Ce que répond et propose la CGT

L'état du réseau

Le réseau routier se dégrade, la FNEE-CGT l'a constaté et dénoncé depuis de nombreuses années. Plusieurs rapports l'ont pointé (40 millions d'automobilistes, rapport du sénateur Maurey ...). Si la situation ne s'inverse pas, le réseau routier national va suivre le même chemin que le réseau ferroviaire secondaire délaissé par la SNCF et qui aujourd'hui nécessiterait des investissements colossaux pour une remise en état. La SNCF a préféré fermer certains réseaux et le gouvernement les a remplacés par des cars « MACRON » qui contribuent un peu plus à l'usure des routes et à la pollution atmosphérique...

Le manque de moyens et d'effectifs sur le RRN-NC (DIR)

La FNEE-CGT l'avait annoncé dès la création des 11 Directions interdépartementales des routes (DIR) en 2006 et suite aux transferts des routes et personnels aux conseils départementaux en 2007.

La CGT pointait l'insuffisance de moyens et d'effectifs pour entretenir le réseau routier national. Y compris l'administration (préfigureurs) qui avait estimé à un millier les effectifs manquants.



Pourtant, les effectifs ont continué de baisser : -6,2% sur la période 2011-2016 pour tomber à 8031 agents (dont 4545 affectés à l'exploitation et à la gestion du trafic) en 2016, en tenant compte d'un taux de vacance de 5% et de 10% d'agents exploitations inaptes à certains travaux.

La FNEE CGT avait dénoncé les dangers d'incohérence du réseau routier, suite aux transferts des routes vers les collectivités territoriales. La loi de décentralisation, de toute évidence, a anéanti la mutualisation des moyens qui permettait aux DDE d'entretenir la totalité des réseaux nationaux et départementaux.

L'avis des personnels

Si la **mission** a fait appel aux associations d'usagers, aux syndicats de transporteurs ou autres associations, **elle n'a pas consulté les personnels, ni leurs représentants.**

Comment se faire une idée et essayer de trouver des solutions sans que l'avis des personnels des DIR acteurs concernés au quotidien ne soit pris en compte?



C'est dommage parce que les personnels auraient pu expliquer quelques points fondamentaux tels que :

- **Un patrimoine, même s'il est routier, s'entretient en permanence, au quotidien pour éviter les dégradations.**
- **Il faut pour cela connaître les réseaux et la méthode pour les entretenir.**
- **Il faut pour cela des personnels en nombre suffisant, compétents et formés.**
- **La baisse des niveaux de service est une impasse** qui met en danger les usagers et les personnels sur la route et contribue à l'insécurité routière.
- **La baisse des effectifs est dangereuse** car non seulement elle met en difficulté ceux qui sont sur le terrain mais elle contribue à la perte de compétence et de maîtrise publique (particulièrement de l'ingénierie (- 4,5% en 2017 en catégories A et B).
- **L'externalisation des missions coûte** in fine deux ou trois fois plus chère et n'est **pas gage d'efficacité.**

Les personnels auraient expliqué qu'ils en ont marre de cette vision dogmatique, comptable et à court terme qui vise à détruire des emplois et qui les plongent dans une incertitude sur leur avenir.

Ils auraient pu dire que **la route n'est pas une marchandise mais un service public** mais ils n'ont pas eu l'occasion de s'exprimer !

Un service public routier

La FNEE CGT revendique une politique d'entretien et d'investissement routier et de sécurité routière **sous maîtrise publique avec des agents publics.**

L'Etat doit reprendre la main sur la gouvernance de l'ensemble du réseau et prendre à son compte la gestion du réseau routier national **en réunifiant le réseau des DIR et celui des SCA (qui passe par la nationalisation des SCA) pour garder une cohérence du réseau routier national.**

Les moyens financiers

Pour la FNEE CGT, les choses sont simples, il faut prendre l'argent où il est : dans les poches des actionnaires des SCA (Taux de Rendement Interne > 10% pour certaines), ils se gavent avec des profits issus de ce qui relève d'un service public.

L'Etat doit se réapproprier les autoroutes, c'est une évidence. L'argent issu du profit doit servir à entretenir l'ensemble du patrimoine routier national et développer d'autres modes de transports moins émetteurs de gaz à

effet de serre et venir se substituer en partie au transport routier qui représente aujourd'hui 85% du transport de marchandises.

Faire payer le juste coût du transport

La FNEE CGT revendique que les donneurs d'ordre paient **le véritable coût du transport** routier de marchandises intégrant l'ensemble des coûts d'usage (usure, entretien, congestion, sécurité...) ainsi que les coûts environnementaux. L'abandon de l'éco-taxe a détérioré les ressources affectées aux infrastructures alternatives à la route. **Il faut une redevance nationale sur la circulation des poids lourds !**

La FNEE CGT revendique une participation augmentée de l'Etat notamment par l'augmentation de **la part de la fiscalité dédiée à l'AFITF (TICPE qui augmente par le double effet de la contribution carbone et de l'alignement gazole/essence...)** et l'arrêt des remboursements de TICPE aux entreprises de transports routiers.

Investir est possible autrement que par le recours au partenariat public privé : en se dotant d'un **pole financier public** tel que le revendique la CGT. En mettant en place des fonds d'investissements publics agissant comme des organismes bancaires empruntant directement à la banque centrale avec des taux très bas, il est possible d'investir pour ne pas laisser le réseau routier se détériorer pour répondre aux enjeux.

Arrêt de la politique d'austérité

Ce rapport issu d'une commande du précédent gouvernement sous couvert de la MAP va dans le même sens que les objectifs fixés par les gouvernants actuels MACRON et PHILIPPE à travers leur plan Action Publique 2022 qui privilégie trois hypothèses: « transferts entre les différents niveaux de collectivités publiques»; « transferts au secteur privé » ; « abandons de missions».

Celui-ci prévoit d'« accompagner rapidement la baisse des dépenses publiques avec un engagement ferme : réduire de trois points la part de la dépense publique dans le PIB d'ici 2022 ».

Ce plan va s'appuyer sur un comité intitulé « CAP 22 » qui doit remettre un rapport d'ici la fin du 1er trimestre 2018 intégrant entre autres: une revue des missions et des dépenses publiques, des réformes structurelles et la baisse des dépenses publiques sur 21 politiques publiques prioritaires.

En prenant connaissance du rapport du CGEDD, la FNEE-CGT tient à alerter les personnels et les usagers sur le danger que présentent les pistes privilégiées par les rapporteurs.

Danger pour les personnels par rapport à leurs missions et emplois parce que les hypothèses retenues partent d'un préalable qui consiste à réduire les missions (notamment cadres et techniciens), la masse salariale, les effectifs, les niveaux de service...

Menace pour les usagers sur la baisse des niveaux de service qui mettent en danger leur sécurité.

La constitution d'une agence (Etablissement Public Administratif) même avec des ressources dédiées représente un désengagement de l'Etat et particulièrement des ministères de la transition écologique et des transports qui renvoient leurs responsabilités vers un opérateur.

Ce désengagement à travers l'établissement d'une règle d'or est d'autant plus dangereux que nous avons l'exemple de trois établissements du ministère (CEREMA, IGN et METEO-FRANCE) qui faute de ressources sont à l'asphyxie et amplifient les suppressions de missions et d'emplois.

La FNEE CGT s'oppose à tout désengagement de l'Etat, elle s'engage dans une campagne de reconquête et de développement des services publics.

La FNEE CGT se prononce pour des réformes ambitieuses fondées sur le partage des richesses en faveur de l'investissement dans le service public, dans l'emploi et les salaires, soit exactement l'inverse des pistes du rapport et des choix gouvernementaux.

**REFUSONS
L'AUSTÉRITÉ**



TOUTE NOTRE ACTUALITE
SUR INTERNET

www.equipementcgt.fr

Facebook : @CGTEcologieTransportLogement

**La FNEE CGT revendique
un service public routier national
répondant à des enjeux économiques,
écologiques et sociétaux
sous maîtrise publique
par des agents publics.**

