



INFRASTRUCTURES ROUTIERES

POUR UN VÉRITABLE SERVICE PUBLIC ROUTIER

Le constat partagé de la dégradation du réseau routier national non concédé

La CGT l'a dénoncé depuis longtemps, plusieurs audits (Sénat, 40 millions d'automobilistes, CGEDD...) l'ont confirmé, **la dégradation du réseau routier non concédé ne fait que s'accélérer.**

La ministre des transports fait état au Sénat d'un audit remis en avril, (pas encore rendu public), qui met en évidence "l'état critique du réseau". "Notre sous-investissement a été manifeste": "50% des surfaces de chaussées sont à renouveler et près d'un ouvrage sur dix est en mauvais état ». L'exemple de l'ouvrage de Gennevilliers en Ile de France géré par la DIR Ile de France, avec sa pile de pont en train de s'affaisser démontre ce manque d'investissement.

Le Gouvernement prépare un projet de loi sur les mobilités (LOM) faisant suite aux des Assises de la mobilité conclues en décembre dernier, qui doit se traduire par environ une centaine de mesures opérationnelles, législatives, fiscales puis réglementaires, avec également un projet de loi de programmation de financement des infrastructures de transports pour 20 ans (Fer/Fluvial/Routes/Ports).

Parmi les mesures ou objectifs, on peut entre autres relever :

- **Programmation de régénération des Infrastructures routières sur 20 ans,**
- Désenclavement des territoires en régénérant et améliorant les petits axes routiers,
- Développement du covoiturage,
- Développement des véhicules autonomes et des carburants alternatifs,
- Solutions de mobilités innovantes,
- Encadrement des nouveaux modes de mobilité avec le développement des véhicules électriques en adaptant les infrastructures et en interdisant les bus polluants,
- Les mobilités doivent s'adapter aux offres d'emplois des entreprises et celles-ci doivent s'impliquer dans les nouveaux modes de déplacement,
- **Amélioration de l'entretien des infrastructures,**
- **Donner à l'Etat et aux collectivités territoriales les moyens de financer en faisant payer tous les usagers : péages pour les usagers sur tous types d'infrastructures (urbains, ou non, nationales, départementales) et de véhicules (particuliers, camionnettes, poids lourds), taxes affectées aux sociétés de projet...**

Ce projet s'inspire notamment du rapport DURON (Conseil d'Orientation des Infrastructures), du rapport CGEDD sur l'évaluation de la politique publique de gestion du Réseau Routier National non concédé. Parmi les 5 axes principaux pour assurer « une programmation soutenable des infrastructures » figure comme objectif **la création d'un Etablissement Public Routes Nationales de France (EP « RNF »).**

Le projet de loi proposera une stratégie d'ensemble ainsi qu'une programmation de nos infrastructures sur les deux prochaines décennies. Selon la ministre. "Cette programmation devra s'appuyer sur **des ressources financières solides et pérennes**, en privilégiant, chaque fois que c'est possible, **le paiement par l'utilisateur ou par le bénéficiaire final des projets**".

Un établissement public Route Nationale de France (RNF) ?

Le 11 avril dernier, le DGITM (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer), à la demande de la CGT, a présenté aux organisations syndicales des éléments du projet de loi avec notamment le projet d'établissement public Routes Nationales de France.

RNF serait un Etablissement Public qui réunira en une seule entité le réseau national concédé et non concédé. Sur le réseau concédé, l'EP devrait avoir les mêmes prérogatives que la DGITM actuellement, c'est-à-dire une simple

surveillance. La création de l'EP RNF interviendrait par Ordonnance gouvernementale prévue dans la loi ou directement et devrait être suivie des textes réglementaires d'application pour mise en place début 2020.

Cependant, selon le DGITM, ni la création de l'EP RNF, ni la procédure législative n'ont été arbitrés par le gouvernement. D'autant plus que sur la programmation de régénération des infrastructures, il y a une divergence de 300 à 400 M€/an avec Bercy (ministère du budget). En ce qui concerne les investissements, il est prévu par la DGITM de financer 1Md€/an sur 10 ans concernant les infrastructures routières nationales, ce qui correspond à 400M€/an en plus sur 10 ans par rapport au financement moyen actuel qui est de 600M€/an. Ce montant supplémentaire annoncé par la ministre ne précise pas la part consacrée à l'entretien courant. Part aujourd'hui nettement insuffisante pour une bonne qualité et sécurité des réseaux et ouvrages.

Comment faire sortir les routes du budget de l'Etat

Le DGITM propose que le budget de l'EP soit constitué de **redevances plutôt que de taxes** :

- 400M€/an de redevances d'usages pour les Poids Lourds par une nouvelle vignette,
- Des ressources affectées à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures Françaises de Transport) sur la régénération du réseau,
- Redevances domaniales de 350 M€/an des SCA (sociétés concessionnaires d'autoroutes)

Son objectif serait de sortir du budget de l'Etat et du plafonnement des dépenses publiques pour que l'EP soit le plus autonome possible.

Il évoque le financement par l'utilisateur par l'intermédiaire de péages « free flow » avec des portiques équipés de caméras flashant au laser chaque plaque d'immatriculation, l'utilisateur acquittant ensuite le coût de l'utilisation du réseau, le cas échéant avec un système de bonus/malus selon les heures de passage et le type de véhicule.

Le DGITM essaie de rendre son projet attractif en expliquant qu'en ayant recours à des redevances d'usage plutôt qu'à l'impôt ou aux taxes, l'EP RNF disposerait d'une « autonomie financière permettant de sortir des plafonds d'emplois » imposés par le Gouvernement.

Un marché de dupes !

Les citoyens et les usagers ne doivent pas se laisser abuser par un projet dont l'objectif, louable, consiste à remettre à flots le réseau routier.

Le projet de loi mobilité prévoit de **donner à l'Etat et aux collectivités territoriales les moyens de financer en faisant payer tous les usagers : péages sur tous types d'infrastructures, taxes affectées aux sociétés de projet...** Les nouvelles technologies permettront d'encaisser sans péages physiques sur tous les réseaux (urbains ou non urbains) avec un système bonus malus en fonction du type de véhicule, de sa motorisation, de son émission polluante, de son occupation (covoiturage) et des horaires de circulation (congestion)....

Aujourd'hui, les routes nationales sont financées par les impôts qui proviennent directement du budget de l'Etat et des collectivités locales (contrats de plans Etat-Régions), complétées par les ressources affectées à l'AFITF sur une partie infime du montant de la TICPE (taxes sur les carburants).

Le projet RNF en s'appuyant sur des ressources issues principalement des redevances d'usage est un moyen de faire payer les usagers de la route.

La fiscalité affectée aux carburants va augmenter : d'ici 2022, la composante carbone de la TICPE doublera de 45 à 86 euros puis visera 600 euros par paliers d'ici 2050, les impôts ne diminueront pas, les marges dégagées vont libérer des fonds publics pour continuer à faire des cadeaux aux entreprises du CAC 40 et à leurs actionnaires.

Pour la CGT, ce projet n'est qu'**une antichambre d'une privatisation** de la gestion d'un patrimoine public. Etablissement public administratif (EPA), industriel et commercial (EPIC) et in fine société anonyme (SA) sous capitaux publics dans un premier temps puis cédés aux capitaux privés dans un second temps. Il s'agit de scénarios préconisés aujourd'hui à la SNCF et qui ont déjà contribué à la privatisation des services publics tels que la Poste ou EDF. C'est une raison fondamentale pour lutter afin de stopper le processus.

Il faut se poser la question : est-ce qu'un service public doit répondre aux lois du marché et générer des profits pour le secteur privé ?

Pour les personnels, le DGITM se garde bien de préciser le statut juridique de l'établissement public (EPA ou EPIC) ni d'évoquer le statut des personnels. Derrière cela se cache, le programme « Action Publique 2022 » qui prévoit entre autres le recours accru à des contractuels remettant en cause la pérennité du statut des fonctionnaires et ouvriers des parcs et ateliers et l'abandon voir la privatisation des missions publiques.

D'autres solutions existent, ce que propose la CGT :

Il y a urgence à entretenir le patrimoine routier et à stopper une spirale infernale qui conduit à la dégradation des réseaux et ouvrages. La remise à niveau et le développement des infrastructures de transport nécessitent des

investissements conséquents, indispensables pour répondre aux enjeux du 21^{ème} siècle. En 2013, la Commission Mobilité 21 les avait estimés à 245 milliards d'euros sur 25 ans pour le fer, le fluvial, les ports maritimes et les routes. Ils imposent de changer les orientations gouvernementales et de mettre en place des financements pérennes

Le véritable coût du transport

En premier lieu, il faut comprendre pourquoi la route se détériore. L'usure, les conditions climatiques sont des facteurs de dégradation, mais le trafic poids lourds est une des raisons principales. En effet, un poids lourd équivaut à des milliers de véhicules légers en termes d'usure. Le transport routier représente 88 % du transport de marchandises. Il ne s'agit pas de stigmatiser les chauffeurs routiers et les entreprises de transport mais d'intégrer dans le coût du transport l'usure de l'infrastructure. Faire payer aux camions tous les coûts externes (usure, congestion, polluants atmosphériques...) aurait pour effet de favoriser les circuits courts et de faire diminuer l'émission de gaz à effet de serre.

Les 400 millions annuels prévus sur une redevance poids lourds sont d'un montant dérisoire au regard de tous les coûts externes. En fait, il s'agit d'un alibi pour faire avaler des péages généralisés au fil du temps sur les voitures particulières (VP). Sans en donner les montants prévisionnels pour ne pas faire peur, mais qui représentent un potentiel en milliards d'euros intéressant les majors du BTP aussi bien pour l'exploitation de la route que pour les travaux, en généralisant le modèle des SCA qu'elles contrôlent déjà.

La CGT pense qu'il y a d'autres moyens pour financer les infrastructures routières et procéder à la régénération des réseaux routiers.

Des solutions existent avec notamment:

- **La renationalisation des autoroutes concédées**, le profit généré par les péages, au lieu d'aller dans les poches des actionnaires, pourrait largement contribuer à l'entretien du réseau routier et à développer d'autres modes de transports alternatifs au transport routier, moins émetteurs de gaz à effet de serre
- **L'arrêt des Partenariats Public-Privé** véritable gabegie financière en termes de gestion publique
- **L'affectation des 30 Mds€ annuels de la taxe sur les carburants** (TIPCE, Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) pour le financement des infrastructures
- **L'arrêt des remboursements d'exonération de TICPE aux entreprises de transports** (1Md en 2018, 3Mds en 2021)
- **La création d'une vraie redevance nationale sur la circulation des poids lourds (PL) et les camionnettes (VUL) pour assurer un financement sérieux en milliard d'euros.**
- **En créant un Pôle financier public qui reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions de service public et d'intérêt général.** Ce pôle financier agissant comme un organisme bancaire permettrait une politique d'investissement à long terme sans avoir recours aux marchés financiers.

La CGT revendique un véritable service public routier sous maîtrise publique avec des agents publics sous statut, pour assurer au quotidien l'entretien du patrimoine routier.

L'Etat se doit alors de réorganiser ses services à partir d'une organisation centralisée et des services déconcentrés avec des niveaux de services adéquats sur tout le territoire. On doit pouvoir s'appuyer sur une logique d'accès et de désenclavement des territoires et de développement multimodal en complémentarité avec les réseaux ferroviaires et fluviaux pour avoir un bon maillage territorial.

Une direction nationale des infrastructures de transport : DGITM

Par une gestion de l'ensemble du réseau national, la DGITM doit pouvoir :

- Assurer une gouvernance par l'Etat de l'ensemble du réseau routier (national + collectivités),
- Répondre aux besoins d'informations aux usagers
- Avoir une meilleure gestion en cas de crise

Des services déconcentrés : les Directions interdépartementales des Routes (DIR)

Ces services déconcentrés doivent être réorganisés à partir d'une logique de réseau mais aussi de proximité territoriale par souci d'efficacité et de coûts environnementaux.

Des services supports pour assurer efficacement les missions d'exploitation et d'entretien avec :

- **Des services maintenance d'ouvrage** pour assurer la maîtrise d'ouvrage et piloter les projets routiers neufs
- **Un réseau scientifique et technique assuré par le CEREMA** (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), **l'IFSTTAR** (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), **le CETU** (Centre d'Études des Tunnels)...
- **Des Parcs routiers** avec des ateliers, des magasins des moyens en matériel BTP mutualisés.

Recrutement des effectifs nécessaires pour garantir un bon niveau de service aux usagers et de bonnes conditions de travail et de sécurité aux personnels d'exploitation.

L'Etat doit se donner les moyens d'entretenir son réseau par des moyens financiers (voir chapitre ci dessus) et des moyens humains suffisants. Pour la CGT, la gestion et l'entretien du domaine public routier ne peuvent être exercés que par des agents publics sous statuts publics. L'Etat doit stopper sa politique d'austérité absurde avec une baisse dogmatique des emplois publics et procéder à des embauches massives de fonctionnaires et ouvriers d'Etat pour répondre aux besoins du service public routier. Des moyens humains sont impératifs pour l'exercice des missions dans des conditions d'hygiène et de sécurité acceptables mais aussi pour la mise en sécurité des usagers.

Le réseau routier répond à des enjeux économiques, sociaux et environnementaux

Cela ne doit pas être une marchandise source de profits pour le secteur privé mais un service public au service des usagers et des citoyens !

L'agence des routes RNF est un leurre qui vise à faire payer l'utilisateur sans faire baisser la fiscalité

**La solution pour entretenir, régénérer et investir sur le réseau :
Un véritable service public sous maîtrise publique avec des agents public !**