

# PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS... CRÉATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC « ROUTES NATIONALES DE FRANCE »



**ATTENTION DANGER !**

**DGITM: François POUPARD Directeur, Jean LE DALL Directeur Adjoint de la DIT  
CGT: Francis COMBROUZE, Ivan CANDE,  
Charly BREUIL et Gaëtan SILENE**

La réunion du 11 avril entre la DGITM et les organisations syndicales (CGT, FO, FSU, Solidaire) répondait à la demande de la CGT de connaître le projet de loi d'orientation des mobilités dont le gouvernement doit saisir le Parlement en mai, notamment du projet de créer un établissement public Routes nationales de France.

Ce projet de loi fait suite aux Assises de la mobilité conclues en décembre dernier. Il doit se traduire par environ 220 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). Il 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.

## **1°/ Le directeur de la DGITM fait une présentation du projet de loi avec 5 axes principaux :**

- Réduire les fractures sociales et territoriales
- Libérer les innovations au service de la mobilité
- Décliner de manière opérationnelle l'accord de Paris (COP21)
- Améliorer l'accès à l'emploi et la formation professionnelle
- Assurer une programmation soutenable des infrastructures

## **Parmi les mesures ou objectifs on peut notamment relever :**

- Création d'un Etablissement Public Routes Nationales de France (EP « RNF »),
- Programmation de régénération des Infrastructures routières sur 20 ans,

- Désenclavement des territoires en régénérant et améliorant les petits axes routiers,
- Développer le co-voiturage,
- Combattre l'insécurité dans les Transports comme le harcèlement sexuel,
- Services d'accompagnement des Handicapés,
- Développement des véhicules autonomes et des carburants alternatifs,
- Solutions de mobilités innovantes,
- Ouverture des données numériques avec mutualisation entre l'Etat et les collectivités territoriales, les entreprises,
- 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 sur tous types d'infrastructures (urbains ou non) et de véhicules (particuliers, camionnettes, poids lourds), taxes affectées aux sociétés de projet,
- Trouver de nouvelles ressources pour VNF en valorisant le foncier du domaine public fluvial,
- Viser un nouveau modèle économique pour les grands ports maritimes.

Sur la programmation de régénération des infrastructures, selon le DGITM il y a une divergence de 500 M€/an avec Bercy (ministère du budget). En ce qui concerne les investissements, il est prévu par la DGITM de financer 2 Md€ pour les petits réseaux, 1Md€/an sur 10 ans concernant les infrastructures routières, ce qui correspond à 400M€/an en plus sur 10 ans par rapport au financement moyen actuel qui est de 600M€/an.



Le ministère plaiderait ainsi pour **le scénario n° 2 du rapport Duron sur les besoins d'investissements tous modes sur 20 ans : 60 Md€** (3 Md€/an en hausse de 55 % sur la moyenne 2012-2016). Par comparaison avec le scénario n°1 à 48 Md€ (2,4 Md€/an en hausse de 25 %) et le scénario n°3 à 80 Md€ (doublement des financements actuels permettant de répondre aux attentes de tous les territoires et de toutes les infrastructures (route/ferroviaire/fluvial/port maritime).

**Ce projet de loi doit passer par l'arbitrage du Premier ministre puis l'avis du Conseil d'Etat pour une adoption en conseil des ministres fin mai.** La première lecture à l'Assemblée nationale pourrait avoir lieu avant fin juillet, la loi pouvant être promulguée fin 2018 ou début 2019.

**La CGT est intervenue pour démontrer le manque d'ambition du projet sur plusieurs points :** report modal du trafic

marchandises au profit du fer, fluvial et maritime, l'entretien après régénération, l'intermodalité et la complémentarité, le développement des transports collectifs, la planification territoriale, la lutte contre le dumping social, écologique...

Et rappelle ses propositions, analyses et revendications sur les mobilités et le rôle des services publics (**cahier d'acteurs CGT sur les mobilités, novembre 2017**) et sur le ferroviaire (**rapport CGT mars 2018**).

**2°/ Le DGITM propose que Routes Nationales de France soit un EP qui réunira en une seule entité le réseau national concédé et non concédé. Sur le réseau concédé l'EP aura les mêmes prérogatives que la DGITM actuellement. La création de l'EP RNF interviendrait par Ordonnance gouvernementale prévue dans la loi, avec des textes réglementaires d'application pour mise en place début 2020.**

Aucune précision sur la nature de l'établissement (EPIC caractère industriel et commercial, EPA caractère administratif ou sui generis c'est-à-dire spécifique...).

**L'analyse CGT : nous considérons qu'un service déconcentré du ministère est plus efficace et capable de répondre aux attentes des usagers empruntant ces réseaux, avec des moyens humains et financiers nécessaires aux besoins !**

Les personnels de l'Etat exerçant les missions, les départements, les usagers, la CGT, les rapports d'associations (telle 40 millions d'automobilistes), le rapport MAUREY au Sénat, tous ont dénoncé la dégradation des infrastructures routières. Mais cela ne suffisant apparemment pas, la DGITM a pris un cabinet d'audit Suisse (NIBUS) afin de démontrer à Bercy l'état de dé-

gradation des infrastructures routières. Ceci est avéré puisque les couches de structures routes sont partiellement atteintes et les grands ouvrages d'art se dégradent à grande vitesse.

La CGT a demandé à avoir cet audit, ce qui n'a pas été refusé par le DGITM.

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 PL par une nouvelle vignette,
- Ressources de l'AFITF sur la régénération de l'ordre de 2,2 à 2,4M€/an,
- Redevances domaniales de 350

M€/an des SCA (sociétés concessionnaires d'autoroutes)

L'objectif pour le DGITM serait de sortir du budget de l'Etat et du plafonnement des dépenses publiques pour que l'EP soit autonome sur toute sa gestion comme à la RATP qui avec 35% de ressources propres peut échapper au plafond d'emplois de Bercy.

flashant au laser chaque plaque d'immatriculation, l'usager recevant par la suite le coût de l'utilisation du réseau.

Les questions délicates selon le DGITM restent à traiter :

- Les relations avec les préfets, le CEREMA, la CNIL, la Police....
- Le statut de l'EP,
- Le statut des personnels,

La DGITM a seulement fait référence à la masse salariale évaluée à 510M€. À notre question sur la sous-traitance, il s'est contenté de dire qu'elle serait regardée en termes de coûts.

Dans l'hypothèse d'un arbitrage favorable et du vote de la loi, le DGITM compte mettre en place au cours de l'année 2019 un groupe de travail national d'une



VNF n'a que 10%, cela ne lui permet d'être le seul décideur sur les effectifs.

Ceci expliquerait que Bercy ait donné son accord pour que la taxe hydraulique devienne une redevance permettant l'autonomie future de VNF.

L'EP aura la gestion du domaine routier, la gestion du trafic. Les missions seront l'exploitation, la viabilité hivernale, le patrouillage, la sécurité des usagers, l'entretien et les travaux.

F. POUPARD évoque la suppression des péages traditionnels par des péages free flow avec des portiques équipés de caméras

**L'EP devrait être composé par transfert des personnels des DIR, des SMO des DREAL qui doivent intégrer les SIR des DIR, des services de la DGITM, les services techniques routiers du CEREMA (ceci n'est encore pas décidé, une convention pourrait être possible entre les 2 EP, et en attente des décisions avec le projet d'ANCT), ainsi que le CETU (sujet pas encore tranché).**

Aucune réponse du DGITM aux interrogations de la CGT sur le nombre d'effectifs l'organisation, le statut, la rémunération et les conditions de travail des personnels.

centaine de personnes représentant les services concernés pour avoir un débat le plus large possible.

Sur les réseaux routiers gérés par l'Etat en Guyane et à Mayotte, le DGITM verrait plutôt une gestion directe par l'Etat et non par l'EP, avec le CPER sur des opérations pour la Guyane et au titre de la solidarité nationale pour Mayotte au regard des problèmes sociaux sur ce département.

3°/ Pour la CGT, cette audience avec le DGITM démontre que le projet porté par la Ministre des transports n'est autre qu'un nouveau désengagement de l'Etat, avec l'objectif de sortir le réseau routier de son budget et de déployer les ressources de redevances de tous les usagers, en supprimant les crédits Etat et tout financement par les impôts des routes nationales.

Le DGITM a essayé de vendre son projet en présentant un EP autonome « échappant aux arbitrages budgétaires » avec moins de contraintes en termes de plafond d'emplois. Mais il s'est bien gardé de fournir des éléments sur le statut et contenu de cet établissement, aucunes garanties pour les personnels tant sur la pérennité de leurs missions de Service Public que sur leurs règles statutaires. Les externalisations de missions sont sous jacentes, ainsi que le recours massif aux contractuels publics mais aussi privés, prévus dans le cadre du programme AP2022.

Le contenu de la future loi sur les mobilités constitue aussi un changement de société notamment avec le paiement de l'utilisation des infrastructures routières par des redevances de tous les usagers pour leurs déplacements. En faisant financer les infrastructures par l'usager, cela dégagera autant de marge pour le gouvernement pour continuer à faire des cadeaux fiscaux aux grandes entreprises.

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

Les services déconcentrés du Ministère peuvent très bien continuer à remplir ces missions à condition d'en avoir les moyens. Il est inadmissible que des SCA continuent à faire des profits exorbitants sur le réseau concédé en redistribuant des dividendes à leurs actionnaires alors que le réseau non concédé est exsangue !

Le projet de loi mobilité ne cible pas le trafic poids lourds : première cause de dégradation des chaussées et le premier émetteur de gaz à effets de serre. L'exonération de TICPE aux poids lourds ne serait mise en cause qu'en 2030 (remboursement actuel de 1 Md€/an de coût pour le budget de l'Etat passant à 3 Mds dès 2020, contre 400 M€/an du projet de redevances usages de la vignettes PL).

La CGT revendique le véritable coût du transport incluant tous les coûts externes dont l'usure des infrastructures. Or les particuliers paieraient encore plus pour les camions !

La CGT porte également le développement de la complémentarité des modes de transport et le report vers d'autres modes moins polluants, moins émetteurs de gaz à effet de serre, il ne s'agit que d'une volonté politique.

**LA FNEE CGT APPELLE  
A LA MOBILISATION  
LE 19 AVRIL ET  
LE 22 MAI 2018.**

**DÉFENDONS LE SERVICE PUBLIC  
DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES  
EN GESTION MINISTÉRIELLE AVEC  
UN SERVICE DÉCONCENTRÉ,  
DES MOYENS A LA HAUTEUR,  
ET DES AGENTS PUBLICS SOUS STATUT**