

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES FRANÇAISES

POUR UN VÉRITABLE SERVICE PUBLIC ROUTIER

Le réseau routier : un bien public

Réseau routier français, 1 million de km

- Communes : 629 000 km de voirie
- Départements : 378 000 km de routes départementales
- Réseau routier national : 21 200 km

Réseau national :

- 2 % du linéaire mais 34 % du trafic (15 % pour le réseau concédé et 19 % pour le réseau géré par l'Etat)
- Etat : 9 765 km de routes nationales et 2 400 km d'autoroutes non concédées gérées par l'Etat (DIR)
- Sociétés concessionnaires d'Autoroutes (SCA) : 9 048 km



Les enjeux économiques, sociaux et environnementaux des infrastructures routières

La route représente le premier mode de transport des ménages (83 % des déplacements) et des entreprises (85 % soit plus de 288 milliards de tonnes-kilomètres transportées).

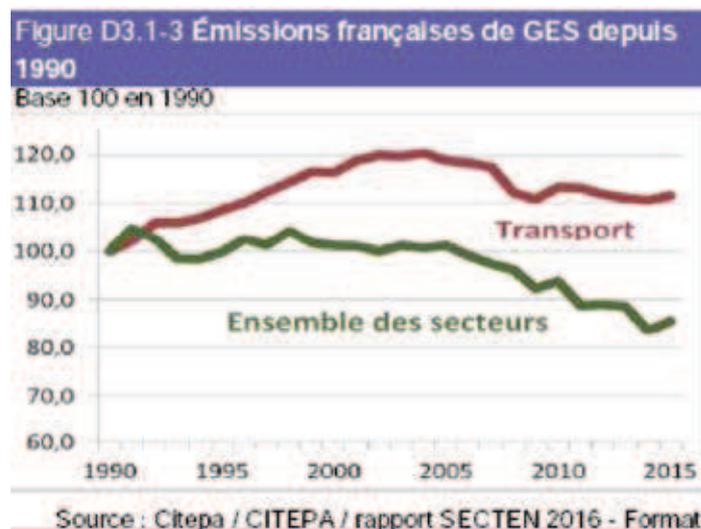
Les transports occupent une place primordiale dans l'économie française mais aussi dans la vie quotidienne des ménages.

Les dépenses liées au secteur des transports représentaient en effet 360 Md€ en 2014, soit environ 17 % du PIB, une part stable depuis une dizaine d'années. Cette somme est répartie entre les dépenses des ménages, des entreprises et des administrations. Parmi les dépenses de transport, celles destinées à la route représentent 80 % des montants engagés contre 6 % pour le ferroviaire, 6 % pour l'aérien, 5 % pour les transports collectifs urbains et autocars réguliers (TCU-AR) et 4 % pour la mer.

Le secteur des transports est fortement responsable de l'accroissement de la consommation d'énergie en France, ainsi que des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants.

Avec 28,9 % des émissions globales, et 1/3 de la consommation d'énergie finale, les transports représentent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France. Le transport routier de marchandises et de personnes est responsable, à lui seul, de 91 % des émissions totales du secteur des transports. Dans ce contexte, les enjeux principaux asso-

ciés aux transports sont, aujourd'hui, de réduire la consommation d'énergie du secteur, ses émissions de gaz à effet de serre et sa vulnérabilité vis-à-vis des produits pétroliers. La réponse à l'enjeu de réduction de l'impact environnemental des transports (en particulier routier) s'articule donc autour de plusieurs axes : **investissements en infrastructures, améliorations technologiques, organisation territoriale...**



Le service public routier - l'aménagement du territoire

Les politiques publiques en matière d'aménagement du territoire doivent répondre aux besoins du développement économique et industriel des territoires et ceux de la mobilité des populations et marchandises.

Il s'agit d'agir, en ce sens, avec les différents leviers d'intervention existants à différentes échelles du territoire (Europe, Nation, régions et collectivités locales) pour contribuer à une organisation équilibrée de l'espace afin de garantir le droit aux transports des habitants et un accès équitable sur l'ensemble du territoire.

Avec les lois de décentralisation, l'État s'est progressivement désengagé de ses responsabilités de décideur d'une politique nationale de l'aménagement

du territoire pour adopter un rôle de coordination des choix en matière de développement économique et industriel régional.

Au cours des années 2000, le réseau routier national a été, d'une part, profondément réorganisé à partir des axes structurants (20 000 km transférés aux Départements) et, d'autre part, privatisé au profit des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui bénéficient d'une situation de rente. **Le service public routier a été contracté et fragilisé faute de moyens suffisants pour l'entretien et la préservation du patrimoine routier.**

Ces dernières années, les orientations de la politique d'aménagement du territoire visent à faire de l'espace régio-

nal le territoire où se décident et se concentrent les politiques économiques conformes aux logiques libérales européennes marquées du sceau de l'austérité et de compétitivité des territoires.

Nous sommes passés d'une politique d'aménagement du territoire à une logique de concentration économique à travers les grandes régions européennes et des grandes métropoles urbaines.

Le réseau routier national qui devrait répondre à des obligations d'aménagement du territoire ne répond plus qu'à des logiques économiques de mise en concurrence des territoires au détriment des autres modes de transports alternatifs à la route tels que le ferroviaire et le fluvial.

LE RÉSEAU AUTOROUTIER

Le réseau autoroutier concédé

Une situation de rente pour les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes

Les 3/4 du réseau routier autoroutier français privatisé

Le secteur autoroutier concédé représente donc les 3/4 du réseau autoroutier, compte 19 sociétés concessionnaires dont 11 sont détenues par 7 concessionnaires dits « historiques » :

- SANEF/SAPN : groupe Albertis (53 % du capital) et la Caisse des Dépôts et Consignations principal associé mineur,
- APRR/AREA : groupe Eiffage ;
- ASF/ESCOTA et COFIROUTE : 100% par le groupe Vinci.

En 2006, le gouvernement Villepin a privatisé les autoroutes pour 14,8 milliards d'€ alors que le réseau était pratiquement abouti et déjà bénéficiaire. Les SCA ont racheté les concessions à moindre coût, avec un risque faible et se sont bâties depuis une véritable situation de rente. Cette analyse a d'ailleurs été confirmée par la Cour des Comptes et la Haute Autorité de la Concurrence qui ont, elles-mêmes, dénoncé cette situation de rente. La CGT n'a eu de cesse de dénoncer cette privatisation, véritable hold-up pour le service public et les usagers

contribuables, notamment lors d'une audition à l'Assemblée nationale le 10 septembre 2014.

Ces profits par contre ne sont pas réinvestis dans l'entretien du réseau routier national, ou vers d'autres modes de transports moins émetteurs de gaz à effet de serre. Ils rentrent directement dans les poches des actionnaires ce qui, en raccourci, revient à dire que la gestion d'un bien public contribue à l'enrichissement du secteur privé sans redistribution de la richesse.

Par ailleurs, pour la CGT, les effets des infrastructures routières notamment sur le bien-être des populations ne peuvent être mesurés en regard du critère de la rentabilité par référence au taux d'actualisation du capital. C'est la justification de la revendication de la CGT du retour de la gestion des autoroutes concédées dans le giron de l'Etat pour sortir de la logique de la rentabilité au profit de l'intérêt général.

Entre 2006 et 2014, les SCA ont réalisé une hausse de **26% de leurs chiffres d'affaires**, grâce à l'augmentation constante des péages supérieure à l'inflation,

En 2013, certaines ont réalisé un taux de profit **de l'ordre de 20 à 24% !**

Le taux de rendement interne (TRI) sur la totalité de la concession varie de 8 à 10%.

1point de TRI = 10 milliards €

Ces chiffres sont à comparer à l'inflation actuelle mais aussi avec le taux du livret A qui vient d'être ramené à 0,75%.

Ces profits ne reviennent pas aux salariés puisque environ 3000 emplois ont été supprimés par les SCA notamment grâce à l'automatisation des péages

Les profits sont réalisés grâce à des contrats « bétonnés » avec des clauses tarifaires qui se traduisent par une augmentation constante des prix des péages.

La situation dans les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes privatisées en 2005-2006

Baisses des effectifs et détérioration des conditions de travail

Les salariés des SCA sont confrontés à une logique de régression de l'emploi depuis 2005, notamment avec l'automatisation des péages qui a détruit des emplois.

2006 : (année des privatisations au 31/12) : 16349 CDI.

2015 : (au 31/12) 13674 CDI.

2675 emplois CDI supprimés en 9 ans pour l'ensemble des sociétés, soit près de 300 par an.

La pression se fait de plus en plus forte sur le travail des salariés, elle est désormais avérée et même reconnue par les dirigeants.

Le dogme du coût du travail pousse les sociétés à rechercher de plus en plus de « polyvalence » (aussi appelée « diversification ») sur fond de déficit d'effectif. Ceci a pour conséquence une dégradation des conditions de travail avec une augmentation des accidents impliquant également les intervenants (pompiers, Samu, forces de l'ordre...).

A cela s'ajoute la suppression des saisonniers en périodes estivales et de fort trafic, entraînant la diminution de possibilité de prise de congés.

Utilisation des aides publiques pour détruire l'emploi et créer des profits

Les SCA profitent des aides publiques aux entreprises via le CICE (crédit impôt compétitivité emploi). Elles continuent pourtant à détruire des emplois et, pire, envoient les agents les plus âgés vers pôle emploi et le chômage en utilisant à outrance les ruptures conventionnelles.

Un effet d'aubaine et une preuve de la nocivité du pacte de responsabilité à l'œuvre que dénonce la CGT. La Cour des Comptes, le 24 juillet 2013 déclare : «des rapports déséquilibrés au bénéfice des concessionnaires avec des hausses des tarifs de péage supérieures à l'inflation et la négociation de hausses tarifaires discutables, celles-ci étant en effet prévues pour compenser les investissements effectués, ce qui permet aux entreprises de ne pas réinvestir les bénéfices... »

Ceci est en totale contradiction avec le dispositif du CICE qui a pour but d'aider les entreprises à embaucher et à investir dans des domaines qui tendent à développer l'emploi.

Or il est avéré que le CICE n'apporte pas de réponse concrète en terme d'emploi ni d'investissement, comme l'avait prédit la CGT ! Alors que les bénéfices distribués ne cessent d'augmenter....

En conclusion, pour la CGT des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes :

Les SCA diminuent leur masse salariale pour augmenter leurs profits et les redistribuer à leurs actionnaires ;

Les SCA suppriment massivement des emplois depuis notamment le « paquet vert » 2009-2010 ;

Les SCA détournent les moyens de la relance « environnementale » par des augmentations des péages autoroutiers entièrement automatisés et déshumanisés :

La question de la renationalisation des sociétés d'autoroutes privatisées en 2005-2006 (hors Cofiroute) est une revendication partagée par nos professions et organisations ; elle nécessite de légiférer en poursuivant les travaux de la commission du développement durable du SENAT 2014 sur le projet de Loi déposé par le groupe CRC, en juin 2014, dans ce sens.

Retour d'expérience des inondations sur l'A10

Les inondations, début juin 2016, sur l'autoroute A10 ont démontré que les infrastructures sont vulnérables et soumises aux aléas climatiques. Les conséquences subies par les usagers proviennent des choix financiers antérieurs, de l'absence d'écoute des agents du Bureau de Recherches Géologiques et Minières et des acteurs locaux.

Le lien social et le support à l'économie se trouvent bouleversés par de tels événements qui risquent de se multiplier et leur variabilité augmenter.

Des risques mal calculés (au niveau européen) et une méthode contestable

Une série de mesures a été mise en œuvre, depuis une dizaine d'années, pour parfaire les connaissances et établir un référentiel sur les matériaux des infrastructures.

L'agence européenne pour l'environnement (EEA) travaille sur deux bases : la vulnérabilité/adaptation et le niveau économique.

Les études réalisées portent sur les points sensibles, les ruptures possibles et leur impact.

Le déplacement des infrastructures, leurs duplications ou leurs relocalisations, notamment en cas de submersion, sont analysés au niveau européen.

Il est à noter que Cofiroute ne participe pas aux discussions internationales et l'A10 n'a jamais été mentionnée comme problématique.

Depuis 2012, l'EEA a produit plusieurs rapports pointant :

- L'aspect investissement non abordé,
- les manques de financement et de recherche,
- l'absence de diagnostic sur le coût/avantage,
- l'aspect économique peu ou pas développé,
- Un travail seulement sur le ponctuel et le physique avec une vision modale et sectorielle.
- Une analyse de Météo France sur des réseaux régionalisés, rendant beaucoup d'analyses caduques.
- Les outils sur l'étude des facteurs de risques et les conséquences sur les infrastructures non adaptés et donnant priorité à la sécurité dans les déplacements et à l'évaluation coût/bénéfice.

La méthode élaborée par des experts plutôt que par des praticiens est très théorique, réservée aux gestionnaires, elle analyse seulement la vulnérabilité et les recommandations sociaux/économique.

Il ne s'agit que de simples recommandations qui partent de la cause, des menaces, et préconisent la mise en place de mesures. Laisant le choix de scénario aux gestionnaires sans aucune concordance entre eux.

Les pluies violentes amènent un regard sur l'assainissement, obligeant les autoroutes à des inspections permanentes suivant le volume de trafic, les probabilités de

menaces et leurs conséquences. La recherche est évoquée mais sans estimation humaine et financière.

Pas de prise en compte des connaissances locales

Sur l'A10, les études réalisées par le BRGM antérieures à sa construction montrent la pertinence des suggestions et la connaissance d'un réseau fluvial souterrain en bordure du bassin calcaïque du Nord Loiret.

En effet, c'est ici que le Loiret a la plus grande élasticité des sous-sols. Suggestions respectées pour le passage de l'autoroute au sud-ouest d'Orléans mais pas prises en compte par les enquêtes publiques qui n'ont pas tenu compte des connaissances des paysans situés dans la zone de submersion de l'autoroute.

Le consortium européen des grands groupes autoroutiers et du BTP constate le manque de connaissance, et d'anticipation face à des problèmes liés au réchauffement climatique. Sur la zone, la pluviométrie fut exceptionnelle mais pas improbable.

Mais ce consortium a surtout constaté que, dans l'avenir, les services à la mobilité seront affectés. Pour Cofiroute, il s'agit avant tout de 10 jours de coupure sur un axe ayant environ 80 000 véhicules/jour.

Des conséquences pour les usagers

Les 10 jours de coupures de l'A10 ont eu pour conséquences :

- des centaines d'automobilistes et de routiers bloqués sur l'autoroute inondée et laissés sans information ni secours durant des heures.
- Sur les déplacements en région Centre : des heures de déplacements supplémentaires et des dizaines voire des centaines de kms supplémentaires parcourus.
- Des pollutions supplémentaires liées à l'absence d'alternative multimodale.

Quelles solutions

Un groupe de travail européen se donne 10 étapes pour identifier la résilience, mettre en place le «Transport intelligent» et créer une boîte à outils disponible.

Par un « appel à idées », il veut mettre en œuvre l'adaptation des infrastructures car c'est bien l'infrastructure existante qui pose problème dans son adaptabilité.

Les études au niveau européen démontrent que les événements climatiques extrêmes ont augmenté et pointent les territoires qui subiront une augmentation de la pluviométrie.

Le report modal vers le secteur maritime ou fluvial est certes mentionné, y compris avec des subventions, tout en sachant qu'il ne s'agit pas des priorités politiques actuelles.

En écartant les personnels et l'aspect financement des discussions et des conférences, la démonstration est faite que la recherche de productivité et de gain financier ont, une nouvelle fois, prévalu sur l'intérêt général et la sécurité des usagers. Alors que les gouvernements nous parlent de maintenir le réchauffement climatique en dessous de 2 degrés, c'est le degré de conscience qui doit être augmenté !

Le plan de relance autoroutier (PRA) amplifie la situation de rente des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes

Pour répondre à des besoins d'investissement, l'Etat a décidé de mettre en place un plan de relance autoroutier en attribuant aux SCA, sous forme d'adossements aux concessions existantes (c'est-à-dire sans mise en concurrence), la réalisation de travaux complémentaires, qui ne s'imposaient pas contractuellement, sur leurs réseaux.

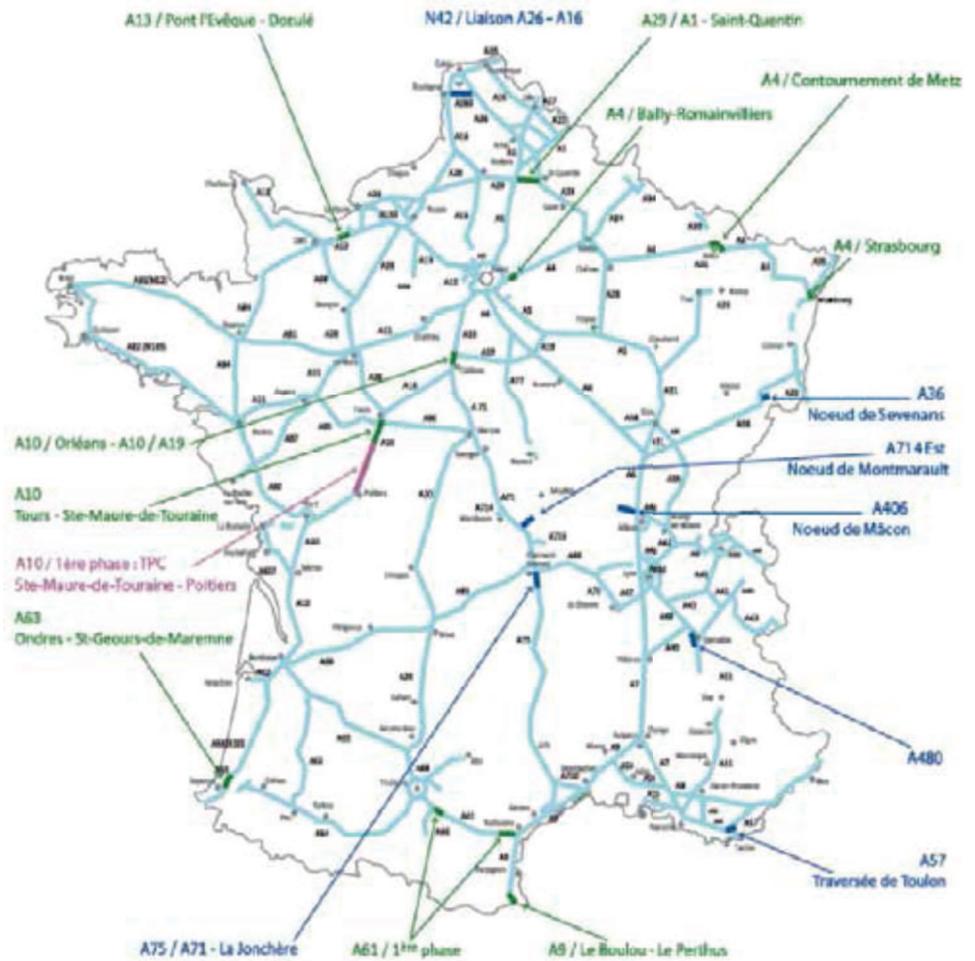
En contrepartie les SCA bénéficient d'un allongement de la durée de leurs concessions (variant selon les SCA de 2 ans à 4 ans et 2 mois au maximum) et de la mise en concession d'ouvrages appartenant auparavant au réseau routier national non concédé.

La stratégie du **Gouvernement** est de vouloir relancer l'économie en confiant **3.2 milliards d'€ de travaux au secteur privé**, sans accroître la dette de l'Etat et en transférant le risque au secteur privé.

L'Etat a donc sélectionné 25 opérations, qu'il considérait comme les plus urgentes et a décidé de les faire effectuer en prenant soin de les répartir équitablement entre les 7 sociétés concessionnaires « historiques ».

Les travaux pour un montant de 3.2 Mrds € sont programmés pour débuter entre 2015 et 2018 et doivent s'étaler sur près de 11 ans. La Commission européenne a donné son feu vert en s'appuyant sur une directive européenne qui permet ces adossements à hauteur de 50% du réseau initial, la PRA a été validé par décrets en avril 2015.

Même si les SCA s'engagent à verser une contribution de 1Md € à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport Français) d'ici la fin des concessions, ce n'est, pour la CGT, qu'un marché de dupes qui officialise **un système de concessions permanentes avec une probabilité quasi nulle du retour des bénéfices à l'Etat au-delà du plancher de la rentabilité retenu dans l'accord du 9 avril 2015.**



Echange de travaux (3.2 Mrds€) contre des prolongations de concessions (2 à 2 ans 1/2).

Mise en concessions de sections gérées par les DIR

Travaux non-prioritaires et d'ampleur limitée

Faible création d'emplois : 9 200 emplois selon la (FNTPE), essentiellement à

travers des non-suppressions de postes précaires dans les entreprises du BTP

Compensation aux SCA sur la base d'un taux d'actualisation du capital de 7.8 %, plus les aides liées à l'incidence fiscale sur l'amortissement

3.2 Mrds de travaux contre environ 12 Mrds € de péages supplémentaires en fin de concessions

Le réseau national non concédé

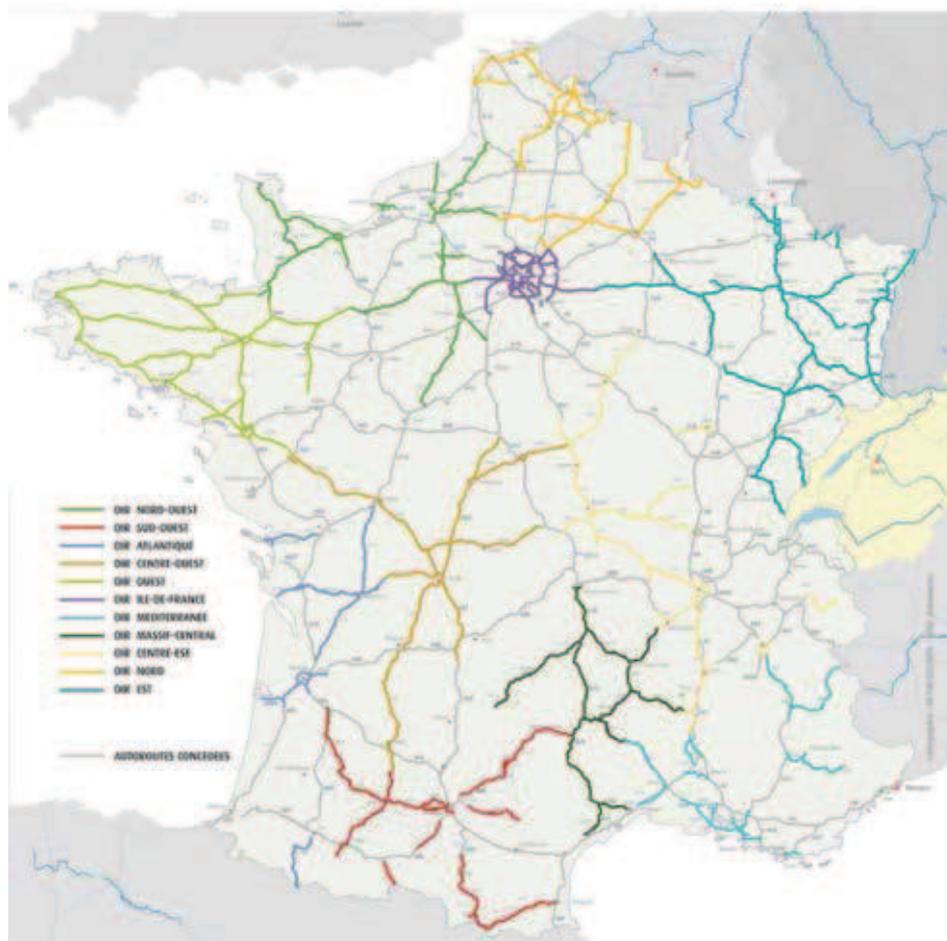
Le réseau routier national non concédé est constitué de 9 765 km de routes nationales et 2 400 km d'autoroutes non concédées, soit un total de près de 12 200 km.

11 directions interdépartementales des routes (DIR) ont été créées, en 2006, pour gérer le réseau routier non concédé de l'Etat par grands itinéraires. A ce titre, elles assurent notamment la viabilité du réseau en période hivernale, l'entretien quotidien des voies (fauchage, signalisation par exemple), la surveillance des voies, l'entretien de tout le patrimoine routier (chaussées, tunnels, viaducs, etc.), la gestion du trafic et l'information des usagers.

Les 11 DIR mènent également, pour le compte des SMO (voir ci-dessous), les études techniques des projets neufs et contrôlent la bonne réalisation des chantiers.

21 services régionaux de maîtrise d'ouvrage (SMO), placés au sein des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) pilotent les projets routiers neufs de l'État dans leur région.

Les 11 directions interdépartementales des routes (DIR)



Une baisse du financement public et des moyens Un réseau en voie de dégradation

Afin de remplir leurs missions, les DIR reçoivent des dotations budgétaires :

- Une partie des charges issues de l'entretien du patrimoine routier est assurée directement par l'Etat (action 12 du programme 203 de la loi de finance).
- le reste de ces charges ainsi que la totalité des dépenses d'investissement dans les infrastructures terrestres de transport sont prises en charge par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

Baisse des dotations budgétaires de l'Etat

Depuis de nombreuses années, le choix politique des Gouvernements successifs est de contracter les dépenses publiques sous prétexte de la DETTE, ce qui s'est traduit par le recours à la généralisation des concessions d'infrastructures et des contrats de Partenariat Public Privé dans la réalisation des projets ferroviaires et routiers. Les financements en PPP ont dépassé, pour les deux dernières années 2013-

2014, les contributions publiques dédiées par l'AFITF qui gère -depuis trois années- un budget de crise.

Les lois de finances diminuent les effectifs et les moyens d'intervention aux ministères non prioritaires tel que l'Ecologie, ce qui a pour conséquence une baisse constante des dépenses consacrées à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier national. Le taux de renouvellement annuel des chaussées est en constante baisse, ce qui a pour effet de renouveler les chaussées tous les 20 ans au lieu des 15 ans.

La baisse des ressources de l'AFITF¹,

amputées considérablement notamment avec la suppression de l'Ecotaxe PL, se poursuit inexorablement malgré l'abondement en 2015 (1,13 Mrd €) et 2016 (650 millions €), d'une partie de la recette fiscale tirée de la taxation de 2 cts € du gasoil pour voiture diesel et de 2 cts € de déremboursement du gasoil professionnel. Depuis la dotation exceptionnelle de 4 Mrds € versés sur les 15 milliards € issus de la vente des SCA en 2006, les ressources de l'AFITF sont fragilisées et ne permettent plus de couvrir les besoins de financement des investissements, décidés par le Gouvernement dans le Plan d'investissement d'avenir suite au rapport de la commission 21 présidée par M DURON, ni d'engager les premières opérations prévues dans les nouveaux contrat de plan Etat/Régions sur la période 2016-2020.

Ce manque de ressources de L'AFITF vient d'être mis en évidence par un référé de la Cour des comptes adressé au premier ministre le 10 juin 2016.

Un réseau national qui se dégrade rapidement

Le manque de moyen a des conséquences directes sur le réseau routier, La DIT estime, en se basant sur une étude de 2013 menée par le CEREMA, que le maintien de l'enveloppe budgétaire actuelle ne pourrait que se traduire par une poursuite de la dégradation de l'état du réseau.

Le Directeur de la DGITM (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) lui-même reconnaît devant les parlementaires, lors d'une audition devant la commission développement durable de l'Assemblée Nationale, qu'il n'a plus les moyens d'entretenir le patrimoine routier et

qu'il n'a comme solution que de baisser les niveaux de services et d'attendre la fin de la réforme territoriale pour reconfigurer les DIR.

L'insuffisance d'entretien du réseau routier laisse craindre qu'il puisse subir le même sort que le réseau ferroviaire qui, faute d'un entretien suffisant dans les années 1990, s'est retrouvé dans un état déplorable au milieu des années 2000.

Pour la seconde année consécutive, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a augmenté de 2,3 %, après 3,5 % en 2014, avec 3 461 tués.

- 1 - le produit de la redevance domaniale due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application du code de la voirie routière ;
- le produit de la taxe, dite taxe d'aménagement du territoire, due par les concessionnaires d'autoroutes ;
- une fraction égale à 40 % du produit des amendes issues des systèmes automatiques de contrôle sanction

L'impact sur les agents des DIR

Socialement, le manque de moyens et d'effectifs, les restructurations successives, le manque de perspective, l'absence de cadrage national, les mauvaises conditions de travail, l'accidentologie, la pénibilité, la dangerosité des missions le PRA, l'externalisations des missions, le blocage des salaires et des mesures catégorielles... ont des conséquences lourdes sur la vie professionnelle et familiale des agents. Pour exemple, le PRA implique le redéploiement des agents de l'Etat dans les services ou le transfert vers les SCA en postes sur ces réseaux.

42 postes sont ouverts dans les SCA : 6 à la DIRCE - 6 à la DIRMC et 30 à la DIR Med (dont 7 OPA).

3 options pour les agents des DIR : intégration dans la SCA en mise à disposition ou détachement sous forme de contrat de 3 ou 5 ans (en sachant que le détachement n'est pas prévu par les règles statutaires des OPA) ou affectation dans un autre poste au sein de la DIR ou dans des services de la fonction publique (sur la base des postes déclarés vacants par les autres administrations et non pourvus)

Par ailleurs, les projets de services évoluent sans cesse et on peut s'attendre

à de nouvelles réorganisations des DIR en 2017, déclarations du DGITM.

L'âge moyen du personnel des DIR est de 46 ans avec toutefois près d'un quart des effectifs âgés de plus de 56 ans, particulièrement au sein des personnels de catégorie C.

Le blocage des recrutements OPA et la baisse des effectifs programmée ont des conséquences directes sur des services et des équipes qui n'arrivent plus à assurer leurs missions.

Il est urgent d'arrêter le massacre social et de redonner des moyens aux DIR pour assurer les missions en toute sécurité pour les agents et les usagers !

REVENDICATIF CGT

Une alternative à la gestion actuelle pour répondre aux besoins de service public

Il faut absolument sortir de cette spirale infernale qui consiste à avoir, d'un côté, un réseau autoroutier excédentaire générateur de profits exorbitants pour les actionnaires des SCA et, de l'autre côté, un réseau national géré par l'Etat en manque de moyens, qui se dégrade rapidement.

Les infrastructures routières sont un bien public qui répond à un besoin de service public avec une logique d'aménagement

et d'égalité de traitement des usagers et des citoyens sur l'ensemble du territoire.

La CGT revendique un véritable service public routier qui réponde aux enjeux économiques environnementaux et aux besoins d'aménagement du territoire.

Réappropriation du réseau concédé - Renationalisation des SCA - Redistribution de la richesse

Renationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroute est une évidence économique.

Un projet de loi pour la renationalisation des autoroutes a été déposé par le groupe CRC au Sénat. Une 1^{re} commission parlementaire avait préconisé la résiliation et le rachat tel que le prévoit l'article 38 des contrats des concessions. Devant les alarmes et la pression médiatique, le Gouvernement s'est senti dans l'obligation de mettre en place une 2^{ème} commission composée de députés et de sénateurs mais qui s'est avérée n'être qu'un pur simulacre de négociations. Le Gouvernement a tranché : **aucun rachat et encore moins de nationalisation, il ne fallait pas remettre en cause les concessions actuelles au motif de ne pas alourdir la dette.**

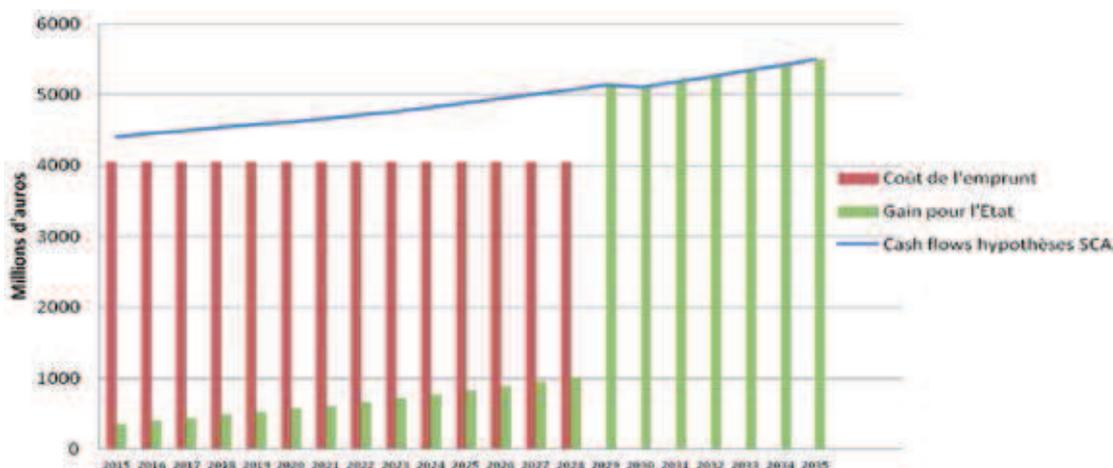
Encore une fois, le Gouvernement s'est mis à genoux devant les grands groupes du BTP préférant privilégier les entreprises du CAC 40 plutôt que l'intérêt de la Nation.

Dans son mémoire de fin d'étude, un stagiaire de l'ENPC (Ecole Nationale des Ponts et Chaussées) a réalisé un rapport sur l'analyse économique et financière des SCA au sein

de la CGT. Nous retenons des préconisations et propositions de solutions alternatives à la dilapidation de l'argent public. « Une nationalisation des SCA n'impliquerait pas de modifications du contrat de concession mais simplement une prise de contrôle par l'Etat des sociétés. Il faudrait déboursier entre **26 et 36 milliards d'euros** selon qu'il s'agisse d'une nationalisation complète des 7 SCA ou seulement la moitié pour en prendre le contrôle avec 51 % des parts.

Dès la première année, **la société ainsi constituée dégagerait un bénéfice de 350 millions d'euros, bénéfice qui irait croissant au fil des années** pour atteindre 1 milliard en 2028. A partir de 2029, l'emprunt étant remboursé, l'Etat disposerait de l'intégralité des cash flows* (plus de 5 Mrds€ annuels de trésorerie). Ces bénéfices pourraient permettre de **baisser ou au moins de geler les péages** pendant plusieurs années ou être **réinvestis dans d'autres domaines** (amélioration du réseau non-concédé, développement des transports en commun...).

*cash flows : flux de trésorerie



La route est un bien public qui ne doit pas engendrer des profits pour le secteur privé.

La seule solution passe par la résiliation des concessions, par la reprise en main directe de la gestion des autoroutes par l'Etat, par la renationalisation de sociétés privées, pour faire en sorte que l'argent des péages contribue au financement de l'entretien routier et au développement d'autres modes de transports alternatifs à la route répondant aux enjeux de transition énergétique et écologique.

Réunification du réseau concédé et non concédé

Redonner une cohérence en réunifiant le réseau routier national routier et autoroutier sous maîtrise et gestion publique avec des agents publics.

Arrêter le processus de privatisation de nouvelles routes nationales

En accordant de nouvelles concessions ou en adossant aux SCA dans le cadre de plans de relance autoroutier, l'Etat veut palier son désengagement du financement public pour cause de dette. Nous avons fait la démonstration que ce n'est pas gage d'économie et d'efficacité mais au contraire une véritable gabegie financière. La CGT préconise la création d'un pôle financier public pour mobiliser de nouvelles ressources notamment l'argent de la BCE (Banque Centrale Européenne) et des banques sous forme d'un fonds d'investissement des infrastructures (qui pourrait être une transformation des prérogatives de l'AFITF actuelle). Cf revendications ci-dessous.

Se réapproprier la gestion du réseau routier national, renationaliser les sociétés concessionnaires : seule solution pour reconquérir la maîtrise et le contrôle public de ce bien public

Mettre fin à la situation de rente des SCA qui s'enrichissent sur le dos de l'utilisateur et du contribuable est une nécessité pour réorienter l'argent vers l'intérêt général de l'entretien routier ainsi que du développement des transports alternatifs à la route. L'Etat doit se réapproprier la gestion du réseau, jusqu'ici concédé, en mettant fin aux concessions autoroutières. Ceci est prévu dans leurs contrats et est une évidence économique.

Réunifier le réseau routier national non-concédé et du réseau concédé pour permettre la création d'un réseau national structurant, cohérent, et placé sous le contrôle de l'Etat.

En reprenant la gestion du réseau routier jusqu'ici concédé, l'Etat aurait alors la gestion de l'ensemble du réseau routier national. La carte, ci-dessus, démontre que ceci est cohérent pour une gestion par réseau et pour répondre à une logique d'aménagement et d'accessibilité sur l'ensemble du territoire



Gestion directe du réseau national par le ministère en charge des transports. Une organisation centralisée avec des services déconcentrés

Se doter d'une organisation homogène sur l'ensemble du réseau pour atteindre un bon niveau de service

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 et complémentaire avec les réseaux ferroviaires et fluviaux pour avoir un bon maillage territorial.

Une direction des infrastructures de transport

La DIT aura alors en charge la gestion centralisée de l'ensemble du réseau national mais aussi devra pouvoir assurer une gouvernance par l'Etat de l'ensemble du réseau routier (national + collectivités).

Des services déconcentrés

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.

Services supports avec la création de Parcs :

L'organisation ne peut fonctionner qu'avec des services supports, c'est la condition pour assurer efficacement les missions d'exploitation et d'entretien. Pour l'exercice des missions d'entretien routier, nous avons besoin de nous appuyer sur 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 agents d'exploitation.

L'Etat doit se donner les moyens d'entretenir son réseau par des moyens

financiers (voir chapitre sur le pôle financier public) 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.



Se doter de moyens budgétaires pour l'entretien et l'exploitation des routes.

Financement public - Pole financier public

Se réappropriier et développer les infrastructures nécessite des investissements considérables

Le rapport de la commission Mobilité 21 estime à 245 Mrd€ sur 25 ans (hors projet du Grand Paris express lui-même de plus de 22 milliards €).

Investir, c'est dépenser de l'argent aujourd'hui pour en tirer des bénéfices durables dans les décennies à venir : rendre les transports routiers plus sûrs, limiter les émissions de gaz à effets de serre en augmentant la part des marchandises transportées par le rail et les voies d'eau, mettre à niveau les infrastructures existantes pour répondre aux besoins des usagers... Il en faudrait encore bien plus pour répondre aux besoins des habitants, relancer l'économie, établir l'égalité entre les territoires, réussir la transition énergétique.

Sortir des partenariats publics-privés qui ont vocation à créer des profits pour le secteur privé au détriment du secteur public

Sortir des investissements auprès des marchés financiers avec une autre source de financement que sont les banques, et les banques centrales qui régulent leur activité.

Arrêter les externalisations des missions et de la sous-traitance des services opérationnels

S'appuyer sur un Pole financier public

Créer un Fonds public de développement des infrastructures de transport qui emprunterait à la BCE (directement ou par l'intermédiaire d'institutions financières publiques comme BPI-France ou la Banque européenne d'investissements) les fonds nécessaires à ses opérations.

Le Fonds prêterait le produit de ces emprunts aux opérateurs, chargés de gérer les nouveaux équipements ainsi réalisés, à un taux d'intérêt d'autant plus faible que ceux-ci créeraient davantage d'emplois et réduiraient les émissions des gaz à effet de serre.

Les opérateurs rembourseraient les emprunts, tout au long de la vie des infrastructures, avec les revenus qu'ils tireraient de l'usage de celles-ci.

Des ressources propres

- Les profits générés par les péages doivent réutilisés au financement des infrastructures de transports et/ou à d'autres modes de transport
- Faire payer le juste coût du transport routier de marchandises notamment en intégrant l'usure du réseau routier aux poids lourds (1 PL = 100 000 VL)

Le Fonds ne financerait pas nécessairement, à lui seul, l'ensemble des projets d'investissements qui bénéficieraient de son soutien. En effet, son intervention inciterait les banques commerciales à prendre une part de ce financement. Les ressources fiscales du Fonds pourraient renforcer cette incitation en lui permettant de prendre en charge une partie des intérêts de ces crédits bancaires, ou de leur apporter une garantie.