



FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil Cedex
tél. : 01 55 82 88 75 – Fax : 01 55 82 88 70
E mail : fd.equipement@cgt.fr - Site : www.equipement.cgt.fr

Relance du plan autoroutier Cabinet du ministre des transports 15 janvier 2014

Pour le Cabinet : JM AMROSINI, Conseiller social ; Olivier ROLIN, Conseiller infrastructures de transport ; la DIT et la DRH.

Pour la CGT : Nicolas BAILLE ; Willy GARING ; Charles BREUIL ; Gérard LEBRIQUER. FO ; CFTD ; UNSA ; FSU

Le Cabinet du ministre délégué aux transports a convoqué les organisations syndicales pour présenter un plan de relance autoroutier.

Le Conseiller social, JM AMBROSINI présente cette réunion comme une première information due aux personnels sur les projets de privatisations des routes à des concessions autoroutières.

En préalable (lire ci-après la déclaration liminaire de la CGT), la CGT s'oppose à toute forme de privatisation de réseaux et de transfert de personnels et réaffirme sa revendication d'une maîtrise publique du réseau routier national avec bien entendu des agents publics.

Unaniment, toutes les organisations syndicales se sont prononcées contre de nouvelles privatisations.

Le plan de relance est présenté avec deux impératifs :

- Une volonté de relance par les investissements pour un soutien à l'économie, l'emploi et l'aménagement du territoire.
- La maîtrise des dépenses publiques avec des budgets contraints.

Pour le Cabinet, la solution de nouveaux financements passe par de nouvelles concessions sous formes d'adossement avec les sociétés concessionnaires actuelles. Selon les projets, le financement interviendrait sous forme de rallongement de la durée de concession et/ ou des hausses tarifaires pour compenser les 1,2 milliards d'investissements sur le réseau routier non concédé.

Le Cabinet reconnaît une fragilité juridique due à une absence de mise en concurrence qui peut être interprétée comme une aide directe de l'Etat. Il ne veut pas communiquer à ce stade sur les projets dans l'attente d'un feu vert de la Commission européenne.

Présentation des projets du plan de relance

Calendrier

- 2014 : présentation du dossier à la Commission européenne. Attente d'une réponse de la Commission européenne prévue au début du 2^{ième} trimestre. Préparation des textes sur les avenants aux contrats concernant les tarifs et la durée des concessions. Passage des avenants en Conseil d'Etat – décrets. Fin d'année : publication des avenants.
- 2015-2016 : enquêtes et déclarations d'utilité publique
- 2016 : les premiers chantiers
- 2020 : fin des travaux.

Les projets :

- DIRMED : A50- A57 tunnel de Toulon (12kms) 30 agents concernés dont 7 OPA
- DIR CE : RCEA ouest coté A71 (14 kms) ; RCEA Est (6 kms Mâcon-Prissé ou 18 kms Mâcon -Cluny) 15 agents concernés
- DIRC CE : A 480 Grenoble (12 kms) 9 agents concernés avec regroupement district Grenoble Chambéry
- DIR MC : A75 Sud Clermont Ferrand (10kms), 12 agents concernés point d'appui Clermont-Issoire
- DIR Est : RN 1019 (10kms Sevenans-Héricourt) ; réorganisation envisagée
- DIR Nord : RN 42 2 échangeurs Saint Omer et Boulogne (environ 5kms), réorganisation envisagée

Hors plan de relance : reprise des projets déjà arbitrés par le Gouvernement.

- RCEA : Allier-Saône et Loire
- RN 126 : Castres-Toulouse
- Tronc commun RN 154-RN 12, ...
- Autres projets inclus dans la liste du rapport DURON (par exemple les PDMI : RN 20, RN 21....)

Le Cabinet nous informera dans le détail de l'ensemble des projets routiers et autoroutiers hors plan de relance autoroutier lors d'une prochaine réunion.

Le volet social

A ce stade, 75 agents seraient concernés par un processus de transfert aux sociétés concessionnaires qui interviendrait sous forme de détachement ou de mise à disposition ou de réaffectation dans un service de l'Etat ou dans une collectivité..

Positions CGT

L'ensemble des projets de privatisation représentent un investissement de 3,7 milliards d'€ qui vont être sources de profits pour les actionnaires des sociétés d'autoroutes. Pour exemple un an de concession supplémentaire correspond à 2 milliards de chiffres d'affaires !

Les projets autoroutiers nous été présentés comme de faible ampleur mais ils continuent en réalité la politique de privatisation du réseau. Le gouvernement continue de brader son réseau aux concessions autoroutières ce qui revient à liquider à plus ou moins long terme le service public routier et donc les services Etat que sont les DIR.

Ces projets de privatisations sont une brèche ouverte dans le réseau routier national non concédé et le service public routier des DIR. Le recours aux concessions pour financer de nouvelles sections du réseau routier national pour des raisons de sécurité, contournement, de désenclavement et de congestion, doit cesser. Il faut revenir aux marchés publics et poser la question de la mise en place d'un pôle financier public pour apporter le financement à travers des crédits bancaires à long terme sur ces projets d'intérêt général.

Il urgent de s'opposer aux privatisations en inscrivant l'action dans la durée et dans une convergence revendicative des professions concernées DIR et salariés des sociétés d'autoroutes et des territoires. Il est de notre responsabilité de pousser à la confédéralisation de cette question de société **en sollicitant les UL, UD et CR et leurs UIT régionales ainsi que les groupes CGT du CESER**, pour mettre cette question à l'ordre du jour de leurs réunions et en **nous y impliquant** pour apporter les expertises du dossier et les propositions de mobilisation et d'interpellation des élus et partis politiques, ONG et associations d'usagers.

Une liste de contacts de militants des sociétés d'autoroutes est en cours de mise au point à la Fédération CGT des transports.

Ces projets nous concernent tous :

- Usagers et citoyens qui vont payer le prix fort pour emprunter un réseau déjà financé par l'impôt.
- Les personnels directement concernés par des transferts qui s'annoncent avec peu ou pas de garanties.
- L'ensemble des personnels des DIR dont l'avenir est compromis par les processus de privatisations et d'externalisation des missions.

Il n'y a pas d'autres solutions que de dénoncer ces gabegies sur la place publique et d'enclencher un plan d'action dès maintenant en recherchant l'unité la plus large avec :

- une campagne d'information envers les usagers, les élus.
- une première mobilisation des personnels dans le cadre de l'appel interprofessionnel du 6 février 2014.
- Une action de grève dans les DIR le 11 février 2014.

Déclaration liminaire de la CGT

Nicolas BAILLE, Secrétaire Général de la FNEE-CGT

Dès l'arrivée de ce Gouvernement, il nous a été annoncé l'arrêt des réorganisations et des privatisations et l'arrêt de la logique comptable du précédent Gouvernement au travers notamment de la RGPP. La réalité c'est que ce Gouvernement continue d'appliquer une politique d'austérité et de réduction des moyens en effectifs notamment au travers de la MAP. En juillet 2013, dans le cadre du plan d'investissement d'avenir, il a été indiqué qu'il y aura un engagement de l'Etat pour abonder de + 450 millions d'€ supplémentaire l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour permettre d'engager les projets de régénération des réseaux existants notamment ferroviaire et fluvial ainsi que les projets de développement à hauteur de 30 milliards € ,d'ici 2030 (suite au rapport DURON).

La reculade du Gouvernement sur l'écotaxe PL c'est un manque à gagner pour l'Etat de 700 millions d'€ auquel s'ajoutent les pénalités à verser à Ecomouv attributaire du contrat de PPP. D'ailleurs, sur ce sujet, M. Mazauric, Secrétaire général du ministère botte clairement en touche lors de nos interpellations faite en Comité technique ministériel. Nous attendons une réponse claire du Cabinet.

Tout ceci dans un contexte où hier lors de sa conférence de presse, le Président de la République annonce la suppression des cotisations familiales – 30 milliards d'€ de cadeaux supplémentaires au patronat qui s'ajoutent aux milliards d'€ déjà consentis notamment les 20 milliards pour le CICE !

L'argument du Gouvernement étant il n'y a plus d'argent donc pour financer les projets nous n'avons pas d'autres choix que de faire des concessions, privatisations et PPP. Pour la CGT c'est une vision à court terme de l'austérité et de réduction des déficits publics contre une politique de croissance économique, l'Etat doit être sur le long terme car c'est de l'investissement d'intérêt général pour l'avenir et les générations futures. Le privé est lui sur le court terme, le réseau autoroutier étant arrivé à maturité, il voit l'opportunité de se positionner sur le réseau routier national non concédé. Pour les usagers cela sera la double peine car le réseau a déjà été payé par l'impôt. En le concédant, l'usager paiera une deuxième fois ! Par ailleurs, dans un rapport de la Cour des comptes de juillet 2013, il est clairement dit : « *Le modèle économique des contrats de plan, qui ne sont pas publics, est construit de telle sorte que tout investissement est compensé par une hausse de tarifs. Ainsi, les bénéfices des sociétés concessionnaires n'ont pas à être réinvestis dans des investissements nouveaux ou dans des diminutions de tarifs. Ce modèle ne peut donc qu'aboutir à une hausse constante et continue des tarifs* » tout est dit !

N'oublions pas également que l'Etat en ayant concédé les autoroutes en 2006 se prive d'1 milliards d'€ par an.

Une autre conséquence est la rupture de l'égalité de traitement entre les usagers. Ainsi, l'usager qui a les moyens paiera pour utiliser un réseau privatisé avec un bon niveau de sécurité et des temps de trajets raccourcis et les autres un réseau de routes qui n'offrent plus une alternative aux péages, et qui plus est peut être dégradé avec des temps de parcours augmentés. Réseaux dégradés car l'Etat baisse les moyens (humains et financiers) d'une part conjugué à une augmentation du trafic. M. Bursaux, Directeur général de la DGITM a clairement dit en Comité technique ministériel qu'il ne fallait pas faire les mêmes erreurs que pour le rail à savoir qu'il faut une véritable politique d'entretien. Et nous rajoutons avec la création de Parcs avec des OPA dans les DIR.

Rupture d'égalité donc avec un régime à deux vitesses. Pour exemple, en Ile de France avec l'A14 et l'A86 cela représente pour l'usager environ 400 €/mois pour se rendre au travail : c'est inacceptable !

Le ministère en privatisant certains tronçons voire même des réseaux entiers liquide clairement le service public routier et donc les services Etat que sont les DIR et tout ça pour alimenter les majors du BTP et leurs actionnaires.

La CGT s'opposera à toutes privatisations. Elle revendique le retour dans le giron de l'Etat des autoroutes. La CGT est pour une maîtrise publique avec des agents publics de l'ensemble du réseau routier.

Le ministre peut prendre des décisions qui vont dans le bon sens sous la pression des salariés en lutte. C'est le cas sur le dossier de la SNCM. C'est une décision de rupture pour garantir le pavillon français, moderniser la flotte des navires et lutter contre le dumping social. C'est également le cas dans l'aérien avec la position du ministre Cuvillier et de son homologue Allemand contre la libéralisation du contrôle aérien contre l'avis de Bruxelles. Dans cet esprit, nous attendons une position courageuse du ministère pour défendre un réseau national routier et contre toutes privatisations.

La CGT sait prendre ses responsabilités, nous l'avons fait avec la remise d'un mémorandum CGT remis aux ministres lors du débat sur le SNIT. L'annonce de nouvelles privatisations, conduit la CGT à prendre ses responsabilités pour s'y opposer en interpellant les personnels, les salariés, les élus, les usagers et en appelant à la mobilisation.