

Décret + Décret = Destruction

Chers camarades,

Le transfert des routes nationales, par vente à la découpe, revient sur le devant de la scène cette semaine. Cette éventualité était inscrite dans le Projet RRN 20-30, mais jusqu'alors était restée dans les cartons.

L'été étant propice aux remises en cause des acquis sociaux mais également à satisfaire la volonté idéologique de destruction du service public républicain, le Décret n° 2020-1061 a été promulgué le 14 août 2020 (ci-joint). Ce décret est relatif aux conditions de classement de certaines sections de routes dans la catégorie des autoroutes.

Il établit les conditions auxquelles des sections de routes nationales pourront passer dans la catégorie des autoroutes. Il précise, en fait, l'un des articles de la loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019.

Des portions de routes gérées par l'État, qu'elles soient avec un profil 2 x 2 voies mais aussi bi-directionnelles, situées dans le prolongement d'une autoroute, peuvent être « désignées AUTOROUTE » et donc être potentiellement concédées aux réseaux d'autoroutes Privées.

L'argument fallacieux opposé pour justifier ce dispositif est de dire, que l'État n'a pas les moyens d'entretenir ce réseau.

L'État a les moyens qu'il se donne.

C'est la résultante de choix politiques de différents gouvernements successifs de ne pas investir dans l'entretien du réseau routier, donc un choix délibéré de l'abandonner à la décrépitude.

Selon certaines sources, les routes sont en piteuses états (plus de 50 % sont à rénover, et 17 % du réseau routier national est très dégradé), ce qui plaiderait en faveur du rattachement de ce réseau aux autoroutes, mais à quel prix pour l'usager ?

Nous nous devons de rappeler que le réseau routier quel qu'il soit, a été construit et financé par l'impôt républicain.

Donc ce réseau national est propriété de chacun des citoyens de ce pays. Demain, ils paieront pour son utilisation en tant qu'usager du réseau (péage à venir ou augmentation des péages existants).

Ils paieront pour utiliser un bien qui leur appartient, pour rétribuer la marge financière d'un exploitant ... Cette opération financière, car c'est bien de ça dont-il s'agit, ne remettra évidemment pas en cause le profit des concessionnaires autoroutiers.

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes n'ont pas vocation à se lancer dans le bénévolat.

COMUNIQUE DIR

Pour preuve, le rapport de l'**A**utorité de **R**égulation des **T**ransports (ART) publié fin juillet.

En 2019, le taux de rentabilité des concessionnaires historiques s'établissait à 7,8%; une rentabilité stable, voire légèrement en hausse depuis 2017.

L'ART préconise de maintenir la gratuité de l'accès à ces sections en rallongeant les -juteux- contrats des concessionnaires.

Mais ceux-là, prolongés à plusieurs reprises, courent déjà jusqu'en 2031 et 2036.

Une suggestion qui va à contre-sens du chemin que prennent nos voisins européens, notamment l'Espagne, qui commence à re-nationaliser, et l'Italie, qui a résilié l'un des contrats à la suite de l'effondrement du pont de Gênes.

Une commission d'enquête du Sénat a rendu un rapport le 16 septembre : « *RAPPORT n°709 fait au nom de la commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières* ».

Elle pointe en particulier l'erreur stratégique d'avoir laissé la manne financière aux mains des concessions.

La plupart des propositions portent sur les conditions de la gestion des concessions, y a t-il des propositions favorables aux usagers ? On peut rêver !

Rappelons-nous du protocole d'accord entre l'état et les **S**ociétés **C**oncessionnaires d'**A**utoroutes (SCA) qui a été signé en avril 2015. « *Cet accord visait à rééquilibrer le rapport de force entre l'État et les concessionnaires et à répondre à la Cour des comptes et à l'autorité de la concurrence* ». En effet, en 2014, l'autorité de la concurrence révélait « une sur-rentabilité des concessions ».

À l'époque deux hypothèses avaient été mises sur la table avant les négociations :

- Soit la remise en concurrence des concessions,
- Soit la résiliation des concessions.

L'accord de 2015 prévoit également un plan de relance de 3,2 milliards d'euros en échange d'un allongement de leurs concessions : « *C'est un cadeau financier, une poule aux œufs d'or, sans compter la surcompensation du rattrapage tarifaire. Les concessions autoroutières ont eu le beurre et l'argent du beurre* ».

Bref, le décret du 14 août 2020 balaie la 2^{ème} hypothèse et assure la pérennité de sur rentabilité des concessions, sous prétexte d'un réseau routier national dégradé.

Nous connaissons cette stratégie par cœur : le seul moyen de répondre aux injonctions européennes en termes de suppression de service public, est de rendre ce service inopérant en l'asphyxiant financièrement et en termes de moyens. Et ensuite dire qu'il faut faire appel à la sphère financière privée pour rattraper les errements de ces années passées.

Les TRADERS d'État sont là pour y parvenir.

Le projet RRN 20-30 arrive fort à propos pour réduire la masse salariale des DIR en baissant les niveaux de service, en mutualisant les CEI, en développant l'externalisation ou la privatisation des missions dévolues aux PETPE.

Le service public républicain accessible pour tous et partout, en fait les frais.

Ce sont les agents des Directions Interdépartementales des Routes (DIR), **tous corps confondus**, qui seront les premiers sacrifiés !

Ils seront tous impactés, en première ligne les personnels d'exploitation puis viendront forcément derrière les agents assurant l'administration et les services supports ?

D'autant que le décret n° 2020-714 du 11 juin 2020 relatif au détachement d'office prévoit le détachement d'office des fonctionnaires lors du transfert d'un service public au secteur privé, ou à une structure de droit public gérant un service public industriel et commercial.

"Lorsqu'une activité d'une personne morale de droit public employant des fonctionnaires est transférée à une personne morale de droit privé ou à une personne morale de droit public gérant un service public industriel et commercial, des fonctionnaires exerçant cette activité peuvent être détachés d'office, ...".

Jusqu'à présent, le détachement n'intervenait qu'à la demande du fonctionnaire, lorsque celui-ci voulait occuper un autre emploi (dans la Fonction publique ou le secteur privé).

Il faut, non pas se battre, mais se défendre, car vous êtes tous attaqués ; Quel chef de service peut, à l'heure actuelle, vous garantir que vous allez finir votre carrière au sein de votre DIR, que vous allez pouvoir continuer à payer vos mensualités immobilières tel que prévu, que le projet de votre conjoint de démissionner et de se mettre à son compte va pouvoir se faire ?

AUCUN ! car vous n'avez plus de visibilité et de garanties sur votre avenir professionnel.

Alors, prenez ce document et faites en connaître la teneur autour de vous, vous agents des DIR, mais également tous les citoyens sont concernés.

FORCE OUVRIÈRE agit et prendra sa part dans ce combat, plus que jamais le SNP2E et ses adhérents seront présents à vos cotés, pour le respect des droits et libertés en France.

