



Le réseau routier se dégrade, la sécurité routière recule : ça suffit !!

Dans [un rapport intitulé « J'ai mal à ma route », quelles sont les routes les plus dégradées de France ?](#) » l'Association « 40 millions d'automobilistes » a recensé plus de 30 000 routes en très mauvais état et dénonce la dégradation continue du réseau à cause notamment d'une baisse de 27% par an depuis 2011, des crédits accordés pour l'entretien courant par l'État et les collectivités. Elle appelle les Pouvoirs publics à "assumer leur part de responsabilité" dans la sécurité routière sachant que 47% des accidents sont liés aux infrastructures. Elle réclame notamment une mission parlementaire sur l'état du réseau routier et l'urgence d'entretenir le patrimoine routier.

La CGT ne cesse de dénoncer sur le terrain et auprès des instances ministérielles le manque de moyens octroyés au service public routier pour l'entretien du patrimoine routier de France.

Ce constat n'est que le résultat des politiques menées depuis de nombreuses années. Le choix de favoriser l'externalisation des missions d'entretien aux entreprises privées du BTP ne fait que diminuer les capacités opérationnelles des services d'entretien et engendre des coûts bien plus importants. Assurer un meilleur entretien préventif et curatif des routes nécessite des moyens financiers supplémentaires et des services renforcés chargés de l'entretien et de l'exploitation pour assurer leurs missions de service public. En diminuant le budget du ministère des Transports ainsi que les dotations aux collectivités territoriales, les gouvernements successifs ont fait un choix politique de régression des moyens alloués à l'entretien du patrimoine routier.

C'est cette logique qui a conduit les Gouvernements successifs et la SNCF à la régression du réseau ferroviaire national faute d'entretien pendant de nombreuses années. L'endettement ferroviaire et les moyens ont été orientés vers les grands axes et le « tout TGV » au détriment du réseau secondaire laissé à l'abandon. Or nous savons tous, que les enjeux du ferroviaire notamment, nécessitent de lourds investissements au service de la transition écologique et de l'aménagement du territoire ! Nous faisons le même constat pour les voies navigables où le réseau secondaire n'est plus prioritaire.

C'est exactement ce qui est en train de se produire sur le réseau routier : Le scandale durera-t-il encore longtemps ?

- d'un côté, le réseau routier national concédé aux sociétés Concessionnaires d'autoroutes privées (SCA qui additionnent les cadeaux des plans de relance autoroutier), entretenu, grâce à la manne financière des péages. Ces SCA génèrent des dividendes exorbitants pour leurs actionnaires. Elles ne redistribuent qu'une infime partie de leurs profits vers l'entretien global du réseau routier et au développement d'autres modes de transports (fluvial, ferroviaire,...) moins émetteurs de gaz à effet de serre.
- de l'autre côté un réseau routier national non concédé se dégradant rapidement et un réseau territorial (départements et communes) prenant le même chemin faute de moyens

Incurie de la politique de l'Etat

Le Directeur Général des infrastructures du Ministère des transports a reconnu devant la commission du développement durable de l'Assemblée Nationale et au Comité technique ministériel ne plus avoir les moyens d'entretenir le patrimoine routier !

L'austérité reste la boussole routière. Le ministère du Budget vient d'annuler par le décret n° 2016-1380 du 12 octobre 2016 un montant de crédits de 8,285 M€ en autorisations d'engagement et en crédits de paiement applicables aux programmes du budget général **dont 6,639 M€ sur le programme 203 Infrastructures et services de transports.**

Cherchez l'erreur, l'Etat n'aurait-il plus les moyens y compris de répondre à ces engagements ?

A l'opposé d'une volonté de reconquérir des moyens publics pour financer l'intérêt général, le Gouvernement s'entête dans le choix de la privatisation du bien public routier au nom de l'austérité

budgétaire plutôt que de s'engager dans la voie d'une renationalisation pour retrouver la maîtrise publique sur les infrastructures et dégager des moyens financiers au service de l'entretien du patrimoine.

Quand l'Etat cessera-t-il de brader le patrimoine et d'entraîner le service public vers la spirale du déclin continu au mépris des agents publics qui vivent une dégradation importante et continue de leur travail au quotidien !

La dégradation des routes, la détérioration des conditions de travail, l'accidentologie qui augmente, les agents des routes les constatent et les vivent au quotidien y compris au péril de leur vie.

La solution existe ! Un service public routier

Entretenir son patrimoine routier est d'une telle évidence mais il faut pour cela le faire de manière constante et s'en donner les moyens !

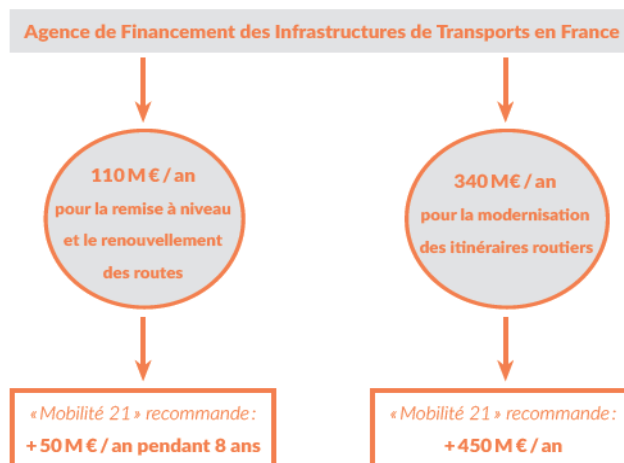
La CGT revendique une maîtrise publique du réseau routier : La route n'est pas une marchandise, c'est un service public qui doit répondre aux besoins de la population, au développement économique et à l'aménagement du territoire (voir [le dernier bulletin de l'Union interfédérale des transports n°88 de septembre 2016](#)).

Se doter d'un véritable service public routier est possible sur les bases suivantes :

- **redistribution de la richesse : renationaliser les autoroutes** concédées aux SCA pour que les profits reviennent dans les caisses de l'Etat et puissent être réinjectés sur l'entretien global du réseau et pour le développement d'autres modes de transports alternatifs à la route.
- **Réunification du réseau concédé et non concédé** et nouvelle **Gouvernance de l'Etat** de l'ensemble du réseau routier (national et collectivités)
- **Gestion centralisée de l'ensemble du réseau national** et organisée en services déconcentrés sur l'ensemble du territoire afin d'avoir le meilleur maillage territorial. Ces services déconcentrés nécessitent **des emplois d'agents publics** (fonctionnaires et Ouvriers des Parcs et Ateliers) ayant une bonne connaissance du terrain, un professionnalisme et une capacité de répondre 24h sur 24 notamment au regard des enjeux de viabilité, d'exploitation et de sécurité...
- **Réduire l'usure des routes par une politique multimodale de transport : appliquer le véritable coût du transport :** en faisant payer l'usure des infrastructures par les donneurs d'ordre des transports routiers (1 camion= 100 000 à 1000 000 de VL (selon les études)). En internalisant les coûts externes (coûts sociaux, pollution et nuisances) à la faveur des modes de transports moins émetteurs de gaz à effet de serre, cela favoriserait les circuits courts et aurait un impact écologique.
- **Se doter de moyens financiers :** le rapport de « 40 millions d'automobilistes » pointe le décalage entre les moyens octroyés à l'AFITF et les ambitions du schéma national des infrastructures de transport (SNIT) dont les principales actions soutenables ont été précisées par la commission mobilité 21 en 2015 (35 milliards € pour les 10 ans à venir) !

Pour la CGT, il faut **redonner des moyens pérennes à l'AFITF** qui gère un budget de crise depuis l'abandon de l'Ecotaxe Poids Lourds.

Il faut **sortir des partenariats publics privés et des privatisations**. Le financement public des infrastructures est possible en sortant des marchés financiers. La CGT revendique **un Pôle financier public** qui ferait office d'organisme bancaire permettant d'emprunter directement auprès de la Banque Centrale Européenne à des taux aujourd'hui négatifs.



**Oui , il est possible de bien entretenir
le patrimoine routier national et territorial !
En se dotant d'un véritable service public routier
sous maîtrise et gestion publique avec des agents publics.**