



RAPPORT DURON
STOP A LA LIBERALISATION DES
RESEAUX DE TRANSPORT



Les derniers événements hivernaux du début février et mars 2018 en région parisienne, nous ont rappelé la situation catastrophique des services publics des infrastructures routières.

Avant 2007, il y avait 33 000 agents dans les ex D.D.E. (directions départementales de l'équipement) qui ont été transférés dans les D.I.R. (directions interdépartementales des routes) sous la houlette du gouvernement SARKOZY.

Aujourd'hui, en 2018, il y a à peu près 5000 agents dans les DIR intervenant directement sur les réseaux routiers.

Les routes sont maintenant gérées par une multitude d'acteurs : Etat, départements, Métropoles, Régions, communes et communautés de communes, ce qui dilue les responsabilités, diminue l'efficacité et n'autorise plus la mutualisation des moyens en totale contradiction avec les restrictions de dotations aux collectivités locales.

À la suite des assises de la mobilité qui se sont tenues fin 2017, le gouvernement a ordonné un rapport sur les orientations en matière d'infrastructures routières, ferroviaires, voies navigables et ports devant déboucher sur une loi d'orientation sur les mobilités. Ce rapport (DURON) du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) récemment remis vise à programmer les investissements pour les 20 ans à venir.

Ce rapport moins médiatique que le rapport SPINETTA sur la SNCF est néanmoins aussi important pour l'avenir des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales.

Sachant qu'actuellement 80 % du trafic en France passe par la route, ce rapport met en avant un projet d'une agence des infrastructures routières sous forme d'Etablissement Public qui serait financé par des taxes locales diverses avec des projets tels que vignettes sur les poids lourds et sur les usagers de la route en général, de péages urbains, créations de concessions nouvelles sur des routes express et augmentations du prix des transports publics pour les usagers.

Revenons en arrière en 2007, le président SARKOZY met en place le Grenelle de l'environnement, il débouchera sur un projet d'écotaxe pour les poids lourds de 38 tonnes et plus, étaient ciblés plus particulièrement les poids lourds étrangers en transit qui contribuent à la dégradation des routes sans jamais rien payer en retour alors que la majorité des pays européens le font.

En 2012, le gouvernement HOLLANDE, décide de mettre en place les décisions du grenelle, la CGT, INDECOSA-CGT étaient pour cette écotaxe, qui devaient alimenter un fond pour les structures ferroviaires en déclin et revaloriser les voies navigables sous-utilisées.

Après la révolte des entreprises bretonnes, nous connaissons la suite, l'écotaxe a été annulée, le bébé a été jeté avec l'eau du bain.

Alors que depuis le début de l'année, les ménages français sont la cible d'une virulence exponentielle et inégalée des majorations de taxes dans tous domaines, le contribuable finance, les infrastructures, déjà, par ses impôts. La taxe sur les carburants (TCIPE) a augmenté au 1^{er} janvier 2018 pour compenser la suppression de l'écotaxe sur les poids lourds.

Les usagers ne sont pas dupes de la volonté farouche des organisations patronales du secteur routier à rejeter toutes mesures qui alourdit les charges de leurs entreprises.

Les personnels des DIR vont de nouveau être dans une tourmente de restructuration qui va affaiblir ce service public.

Le SNPTRI-CGT comme les organisations de l'UIT (union interfédérale des transports) et INDECOSA-CGT souhaite une vraie complémentarité entre les modes de transports, notamment en direction du ferroviaire et des voies navigables.

Il faut mettre fin au dumping social qui mine le secteur des transports qui favorise les délocalisations.

Il faut mettre un frein au développement de la précarité camouflée derrière le mythe des « auto-entrepreneurs » et des plateformes de type Uber.

Nous proposons aussi la renationalisation des sociétés d'autoroutes et de mettre à contribution les recettes qu'elles génèrent en faveur des transports collectifs et du report modal.

Nous appelons les salarié-e-s, les usagers et la population à s'unir, à débattre et agir contre la future « Loi d'Orientation sur les Mobilités » (LOM) pour la rejeter pour qu'elle soit abandonnée, car ce sera une loi de régression guidée par des choix d'austérité, qui sanctuarisera la concurrence et la libéralisation des transports.

Amplifions les convergences pour gagner un service public rénové, moderne et doté des moyens lui permettant de répondre à l'intérêt général en matière sociale, d'emplois, d'aménagement des territoires et de reconquêtes industrielles, de santé publique et d'environnement.

Paris le 17 mai 2018