



ENVIRONNEMENT
TERRITOIRES
AUTOROUTES
ET MER

QUEL STATUT POUR LES DIR ?



Le programme Action Publique 2022, lancé par le Premier ministre le 13 octobre 2017, vise à transformer l'administration en trois points :

- **améliorer la qualité des services publics,**
- **offrir un environnement de travail modernisé aux fonctionnaires,**
- **maîtriser les dépenses publiques en optimisant les moyens ...**

En juin 2017, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a produit un rapport « évaluation de la politique publique de gestion du réseau routier national non concédé » sur commande du précédent 1^{er} ministre Manuel Valls.

Ce document fait état d'un patrimoine routier qui se dégrade, faute de moyens suffisants pour l'entretenir « il manque environ 100 millions € par an ». Le CGEDD dresse un état des lieux et propose des sources d'économies et de financements. La mission estime que l'organisation actuelle nommée « au fil de l'eau » n'est plus possible et préconise 5 solutions, dont deux tiennent la corde.

Synthèse du rapport :

Le réseau routier français comprend 21 205 km de routes nationales, dont 8 951 km de réseau routier national concédé (RRN-C) composé d'autoroutes à péage, et **12 254 km** de réseau routier national non concédé (RRN-NC).

Aujourd'hui, avec environ 1% seulement de la longueur totale du réseau français, le RRN-NC supporte 19% du trafic. Même si toutes les analyses économiques soulignent les limites d'une approche globale de la contribution des infrastructures de transport à la croissance, **l'utilité économique et sociale du RRN-NC n'est pas contestée.**

Le RRN-NC est constitué, à quelques rares exceptions près, de routes qui relient des pôles économiques majeurs (routes interurbaines), qui assurent un rôle structurant en termes de déplacements dans les grandes agglomérations (routes urbaines), qui comportent un intérêt européen (liaison transfrontalière) et qui assurent un rôle d'aménagement du territoire desservant les préfectures dans les départements ruraux.

La mission juge sa composition globalement cohérente, même s'il peut être envisagé à marge quelques transferts ou déclassements au profit des collectivités

Ne soyons pas dupes, l'objectif principal de l'État est bien de faire des économies. La DGITM en propose entre 12 et 16 millions d'€ (suppression de la radio 40MHz, diminution de la flotte de véhicules, remplacement des glissières métalliques par des glissières béton sur les points les plus accidentogènes, optimisation des consommations énergétiques notamment pour les éclairages publics ...)

La mission estime les besoins affinés à 830 Millions d'€. 736 ont été délégués à l'entretien du RRN-NC sur la période 2015-2016.

Il reste donc 94 Millions d'€ par an à trouver !!!

L'objectif clairement affiché est de les atteindre d'ici 2 à 3 ans !

Les 5 scénarios d'évolution présentés par la commission sont les suivants :

→ **Scénario 1** : au fil de l'eau « qui est l'organisation actuelle mais qui n'est plus tenable par manque de crédits »,

→ **Scénario 2** : dotation en vue de stabiliser l'état du patrimoine avec trois sous-scénarios :

- redéploiement des crédits et institution d'une règle d'or en faveur de la gestion du RRN-NC,
- récupération de 0,3 points de TICPE « Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, « taxe Gazole par exemple » au titre de la contribution climat énergie,
- mise en place de droits d'usage en lieu et place de taxes.

→ **Scénario 3** : création d'une agence des infrastructures routières avec recettes affectées pour la gestion du RRN-NC,

→ **Scénario 4** : délégation aux régions de la mise en œuvre de la politique routière sur le RRN-NC,

→ **Scénario 5** : transfert du RRN-NC aux régions.

La mission considère que les scénarios 2 et 3, permettant de mobiliser et de sanctuariser sur la durée les compétences et les moyens, sont ceux à privilégier.

Informations ayant filtré à ce jour dans les DIR

- Les Directeurs des DIR ont rencontré la DIT le mercredi 10 janvier 2018,
- Des propositions ont été faites à la Ministre des Transports par la DIGTM et la DIT.
- **Deux scénarios ont été retenus et vont être soumis à un arbitrage interministériel le 11 février 2018 :**
 - Établissement Public,
 - Établissement Public à Autonomie Financière,

- **Un total de 14 millions d'euros non consommés ont été rendus sur les crédits 2017 par certaines DIR,** alors que le rapport CGEDD donne un satisfecit aux DIR, mais pointe un manque de moyens financiers évalué à 100 millions d'euros par an.

La décision finale sur l'avenir des DIR (qui est soi-disant pour l'instant encore en discussion entre les différents protagonistes) va être purement politique, sans aucun espace de concertation et de négociation. Nous ne sommes pas dupes !

La CFDT n'accepte pas ce mode de fonctionnement et le dénonce très fermement. La méthode « je décide, vous exécutez » est proprement scandaleuse !