



SAOR AUTOROUTES

COMMISSION D'ENQUETE SENATORIALE

CONTROLE – EVOLUTION – REGULATION DES SCA

La Défense, le 21/08/2020,

Monsieur le Rapporteur

Je vous adresse les commentaires du Syndicat CFDT des Autoroutes et Ouvrages Routiers, 1<sup>ère</sup> organisation syndicale de la Branche, quant aux auditions effectuées dans le cadre de la Commission d'Enquête Sénatoriale sur le Contrôle, l'Evolution et la Régulation des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes et le modèle social actuellement mis en œuvre.

Je vous réitère mon regret de l'absence d'audition des Organisations Syndicales Représentatives de la Branche « Autoroutes ». Cela peut être considéré comme une forme de dédain, à la mode en ce moment, des corps intermédiaires.

- Sur l'avenir, le contrôle et la régulation des concessions autoroutières

En préambule et pour être clair, le SAOR s'oppose à la nationalisation des autoroutes et rappelle qu'elles ne l'ont jamais été.

Par contre, il faut se souvenir que c'est grâce au travail accompli par les Sociétés d'Economie Mixte Concessionnaires d'Autoroutes – SEMCA - originelles, que les exploitants actuels, outre le fait d'avoir été choisi par l'Etat, pèsent leur poids aujourd'hui, y compris au niveau des groupes propriétaires.

Travail colossal de ces SEMCA qui ont assuré la construction et la mise en service de la très grande majorité du réseau autoroutier actuel avec déjà une appréciation excellente des observateurs en comparaison d'infrastructures semblables au niveau européen ou mondial.

Ils y ont de même trouvé les bases techniques nécessaires aux évolutions constatées dans la perception du péage, télépéage – y compris sans arrêt-, LAPI...

Cela nous conduit à se souvenir du modèle économique fondé sur **l'absence de concurrence et donc sur un monopole d'exploitation**. Il est très facile dans ce contexte de donner des leçons de gestion ou d'économie. Il faut aussi bien avoir en tête les flux de « cash » générés.

Demain, le système autoroutier français a besoin de générer plus d'investissements, y compris au-delà de son champ, et moins de dividendes. Nous avons relevé l'absence de réponse du Président de l'ASFA à la question

1 de 6

qui propose le modèle suivant, le risque trafic est récupéré par l'Etat qui percevrait les péages et les SCA seraient uniquement chargées de l'exploitation.

Il convient aussi de s'intéresser au prix du péage acquitté par l'utilisateur à l'acceptabilité de plus en plus remise en cause. S'y ajoute cette réalité supplémentaire que les sommes perçues ne rentrent plus forcément dans des financements d'intérêt général mais rémunèrent dans des proportions élevées un actionnariat privé.

Le prix du péage a-t-il réellement augmenté selon les critères des contrats de plan ? La question peut être posée, notamment en début de concession des titulaires actuels, en matière de refonte des politiques d'abonnement y compris en milieu urbain.

Nous serons plus mesurés au sujet du foisonnement, argument qui nous semble avant tout médiatique. La mesure est discutable sous l'angle des parcours effectués. Elle pourrait être utilisée en fonction des alternatives modales disponibles sur un trajet donné.

Dans ce contexte, il nous semble important de réintégrer dans les détenteurs majoritaires du capital des SCA, l'Etat pour sa capacité à réguler le système et les Collectivités Territoriales, acteurs majeurs de l'aménagement du territoire pour rétablir la proximité avec le gestionnaire d'infrastructures et permettre un vrai dialogue indépendant de tout rapport de force.

Il nous semble aberrant de voir aujourd'hui des collectivités territoriales obligées de combler des déficits d'exploitation d'autoroutes construites sans véritable vision de leur rentabilité en termes de trafic.

Il faut donc plus que des contrats de partenariats, il faut rétablir quelques fondamentaux et permettre aux profits dégagés de financer des projets qui contribuent à l'amélioration de la circulation des biens et des personnes sur le territoire, voies ferrées, voies navigables, réseau routier non concédé... La notion d'aménageur et d'investisseur y retrouverait toute sa place face aux tentatives de transformer le système en simple prestataire de services.

Il faut aussi en finir avec cette notion de concurrence entre les différents modes de transport et leurs acteurs. La notion de développement durable, la lutte contre le réchauffement climatique nécessitent un engagement fort des collectivités publiques et une régulation importante de l'Etat.

Ce dernier point coïncide avec les moyens qu'il se donne pour assurer sa mission de contrôle. A ce jour, le SAOR considère qu'ils sont notoirement insuffisants et nous posons la question de savoir comment ont pu être signés les actuels contrats avec leurs contenus ?

De même la gestion du patrimoine des SCA est-elle assurée avec une rigueur le mettant à l'abri des convoitises locales ou de juteuses opérations immobilières ?

Concernant « le bon état de retour » et l'inspection prévue par l'État quelques années avant la fin de la concession, c'est un élément excessivement important à prioriser. Il faut que celui-ci se donne les moyens nécessaires à ces vérifications !

Nous souhaitons aussi attirer votre attention sur la notion de pollueur-payeur. Si elle peut s'entendre au niveau des poids-lourds, il nous semble indispensable d'en mesurer au préalable les effets sur les usagers à faibles revenus et les très petites entreprises. Une taxe frappe sans modulation et également le plus riche comme le plus pauvre.

Pour autant, le système autoroutier français doit poursuivre son adaptation aux évolutions énergétiques en cours et prévoir tant l'installation de bornes de rechargement électrique de forte capacité à des coûts raisonnables que la mise en service de stations délivrant de l'hydrogène.

Enfin, concernant les effets de la crise COVID aux effets notables sur le trafic, le SAOR rappelle que l'an dernier, celle dite « des gilets jaunes » devait avoir des conséquences catastrophiques. Il n'en n'a rien été au final. S'il est vrai que l'ampleur cette année est beaucoup plus importante, il faut aussi, comme savent le suggérer les concessionnaires quand cela les arrange, la ramener à l'échelle de la concession pour en avoir une vision la plus objective possible.

- Focus sur le modèle social en vigueur dans les SCA

Comme dans la précédente approche, **il convient de rappeler le monopole d'exploitation et l'absence de concurrence** pour les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes dont, au demeurant, la plupart affiche des ambitions élevées en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises.

Rappelons également qu'avant la privatisation, chaque société selon une estimation plausible faisait travailler en emploi indirect autant de personnes que son effectif, exemple 2000 salariés donc 2000 emplois indirects et qu'une SEMCA, c'était approximativement 70 métiers différents.

Dès la privatisation – et pourquoi pas avant ? – la puissance publique a permis la mise en œuvre de dispositifs financés partiellement par la protection sociale nationale – notamment la CATS - Cessation Anticipée d'Activité - qui ont permis aux SCA de « dégraisser » à moindre coût. D'ailleurs, il est évoqué dans une intervention une baisse des charges de personnel de 12.5% à 8% du chiffre d'affaires.

Puis nous avons relevé la passivité des DIRECCTE qui ont laissé les SCA mettre en œuvre de véritables plans sociaux déguisés via des départs « volontaires », licenciements transactionnels ou autres avec pour conséquence une nouvelle sollicitation de la solidarité nationale, assurance chômage, caisses de sécurité sociale.

L'annexe 1 permet une approche mathématique qu'il conviendrait de compléter des données issues des bilans sociaux pour avoir une vraie vision de l'évolution de l'emploi physique, plus éloquente.

Nous sommes donc très loin d'une notion de « départs naturels » et le coût élevé est assumé par la collectivité. Les baisses d'emplois touchent toutes les filières et pas seulement le péage. L'utilisateur n'est donc plus le seul contributeur et cela constitue une réelle mais négative nouveauté.

Si nous examinons la question du dialogue social en posant comme repère la branche pourtant érigée par le gouvernement en repère, nous constatons que l'ASFA est une coquille vide qui ne sert aujourd'hui qu'à décliner des dispositions législatives ou réglementaires permettant de bénéficier de fonds publics.

Par exemple, elle ne connaît même pas les effets concrets de la politique en matière d'égalité professionnelle femmes – hommes dans les entreprises lesquelles n'arrivent pas non plus à se mettre d'accord en matière de politique de sécurité des salariés intervenant sous circulation.

Il n'y a aucune interopérabilité sociale dans la branche. La convention Collective de Branche, notamment la pesée des postes, n'est pas respectée. Les nouveaux postes ne font pas l'objet d'une pesée dans le respect

des règles conventionnelles. Le droit syndical de branche, à replacer dans la baisse très importante des moyens syndicaux dans les entreprises, est peu développé.

Et il est inutile de rappeler la branche à ses obligations, les réponses sont édifiantes. Nous assistons plus à une course à l'échalote entre les groupes voire les entreprises au sein d'un groupe qu'à un véritable travail commun qui s'imposerait à tous.

Le traitement du confinement et des plans de continuité d'activité au niveau branche est un exemple encore plus récent. D'ailleurs ces derniers ne devaient-ils pas exister au préalable de l'événement dans le contexte autoroutier, opérateur vital d'infrastructures ?

La reconversion du personnel de péage n'a pas donné lieu à identification des nouveaux métiers ou fonctions qui ont émergé puis à la mise à jour les classifications, chacun faisant comme il l'entend.

La question du télétravail ne fait pas l'objet d'une négociation pourtant essentielle à notre sens. Et dans certains cas, nous avons constaté que, même dans le cadre d'une préconisation de la médecine du travail, en entreprise, le télétravail était refusé au profit de mi-temps thérapeutiques. Socialement responsable ?

Il faut souligner au demeurant l'intérêt pour les salariés des Plans d'Épargne Entreprise en vigueur. Un regret pour la CFDT, c'est de ne pas les voir plus tournés vers les ambitions RSE affichées par les groupes. Et un constat, la législation française permet aux entreprises de disposer d'un matelas d'actionnaires « sûrs », les salariés, et ce d'autant plus qu'ils n'ont que peu voix au chapitre. Il est aussi facile d'afficher 100% de salariés actionnaires quand vous versez une prime à tous les salariés uniquement sous la forme d'un abondement exceptionnel au PEE.

Puis la question de l'accidentologie au travail doit être abordée d'une façon plus objective. Tous les accords d'intéressement comportent des clauses liées à ce point. Il est légitimement permis de s'interroger sur un phénomène chronique de sous-déclaration pouvant à terme générer des coûts supplémentaires pour la collectivité.

Le dialogue social dans les entreprises est très divers. Au niveau des groupes, la CFDT souligne sa qualité chez APRR. Nous serons plus mesurés ailleurs où dans un même groupe sa qualité peut être variable entre deux entreprises voire même constituer le terrain de jeu d'une ambition de régression sociale continue comme chez VINCI.

Dans ce dernier cas, il convient de relever une action commune à toutes les Organisations Syndicales chez ASF pour fichage illégal des salariés sur une direction régionale et la dénonciation de l'accord de droit syndical chez ESCOTA après que là aussi toutes les Organisations Syndicales aient dénoncé la non-tenue des engagements RSE du groupe. Un modèle dont il convient d'être fier ?

En conclusion, le SAOR souhaite attirer votre attention sur le volet social qui devra être intégré aux futurs contrats. La question du vieillissement de la pyramide des âges est lancinante. Beaucoup d'ouvriers autoroutiers qui interviennent seuls sous circulation ont un âge élevé et si dans certaines entreprises des recrutements se font, dans d'autres tout est fait pour les limiter. Au-delà, il faut amener les groupes qui prennent des engagements RSE à les tenir dans les faits au lieu d'en faire de simples arguments de communication. L'aspect « organismes de certification » ne doit pas être oublié.

Je vous joins quelques pièces pour éclairer le propos et vous prie d'agréer, Monsieur le Rapporteur, l'expression de mes respectueux sentiments,

Pour le Syndicat CFDT des Autoroutes et Ouvrages Routiers,

Michel HUGUES

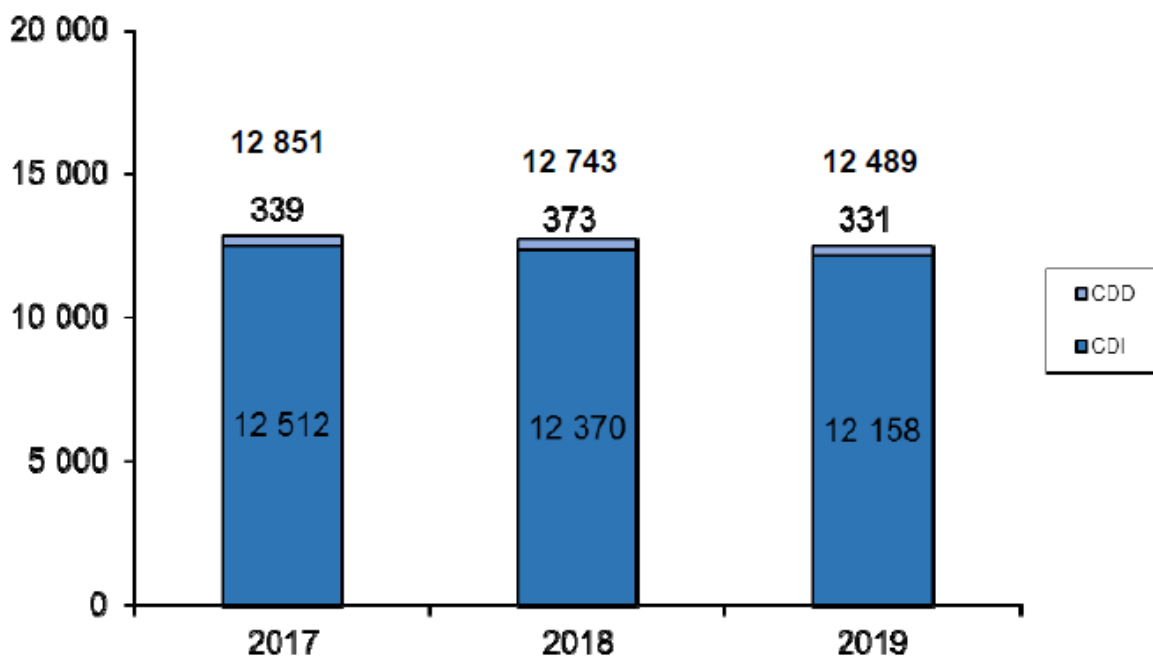
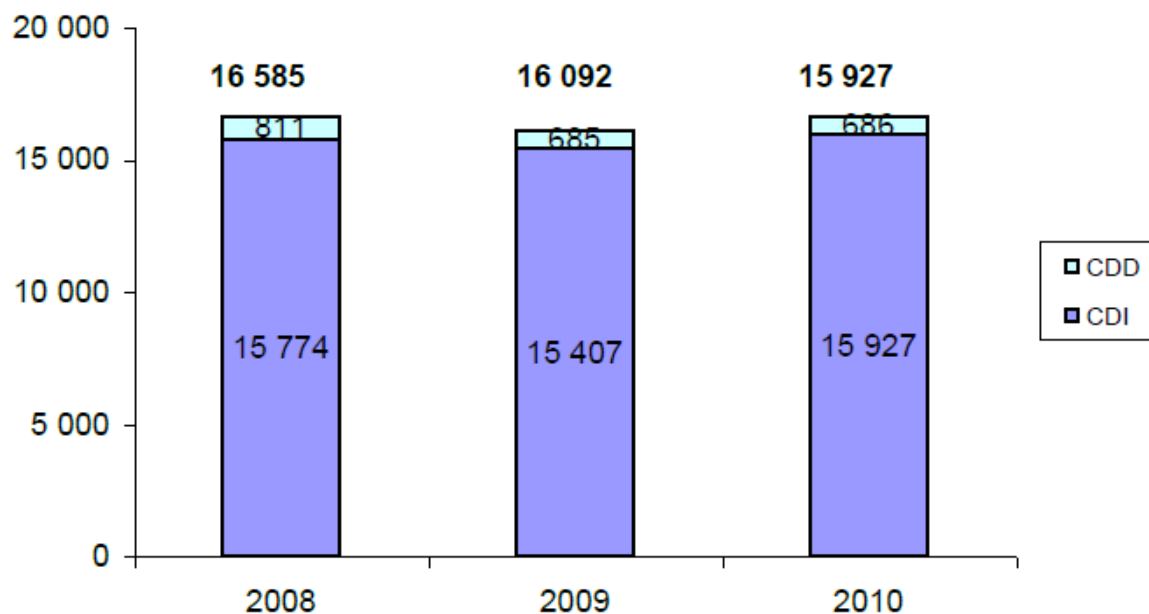
Secrétaire Général



M. HUGUES

Annexe 1 – Evolution des effectifs depuis 2008 – source ASFA

Effectifs moyens pondérés (-4100 emplois sur la période considérée)



Annexe 2 : courriers échangés récemment avec l'ASFA

Annexe 3 : illustration du dialogue social en entreprise