



# Syndicat National des Personnels Techniques des Réseaux et Infrastructures

Siège Social : 4, rue des Peupliers 75013 – PARIS  
Tél. 01.45.89.33.70 – Fax 01.45.88.79.94 – CCP 753 07 L PARIS

E-mail : [SNPTRI@orange.fr](mailto:SNPTRI@orange.fr)

Site : <http://perso.wanadoo.fr/sn.ptte>

**Section CGT SNPTRI 28**  
**17 Place de la République**  
**28000 – CHARTRES**

**Le 13 novembre 2009**

Aux représentants, et décideurs du débat public !

Je me présente, je suis le secrétaire de la section syndicale CGT- SNPTRI 28 du district de DREUX qui lui-même dépend de la DIR NORD OUEST (direction interdépartementale des routes Nord Ouest) du ministère de l'écologie et du développement durable.

Pour information, 11 DIR ont été réparties sur l'ensemble du territoire national afin de gérer et d'entretenir les routes nationales que l'Etat possède encore ! Bien entendu avec le personnel d'entretien qui y travaille.

Le district de DREUX est en charge de l'entretien et de l'exploitation de la RN 154 du rond point des anglais jusqu'à ALLAINES et de la RN 10 du rond point de MINNIERES à AUTRECHE dans le Loir et Cher, le tout est piloté par le siège à ROUEN.

C'est ce que j'appellerais de la « proximité à distance » mise en place par certains penseurs ne maîtrisant les distances que sur les cartes.

Là n'est pas le sujet me direz-vous, sauf que lorsque le dispositif s'est mis en place, les DDE qui géraient les centres d'exploitations le faisaient dans un souci de proximité exemplaire malheureusement les moyens manquants, celles-ci ont été petit à petit vidées de leur mission d'exploitation pour ne devenir que des chambres de « non recevoir ».

Mais les temps changent et au nom de la modernité, l'on doit s'adapter, mais pas à n'importe quel prix et pas à n'importe quoi !

Je vous précise donc que le district de DREUX possède quatre CEI (centre d'entretien et d'intervention) un à Dreux, un à Lucé, un à Châteaudun et un à Vendôme avec du personnel qui travaille sur les routes nationales avec tous les risques que cela comporte. Ces agents sont soumis à des astreintes estivales et hivernales afin de maintenir un haut niveau de sécurité sur le réseau pour l'utilisateur été comme hiver, de jour comme de nuit .

Aujourd'hui un débat public est organisé autour de la transformation et des modalités d'exploitation de la RN154.

Mais ce débat, soi disant démocratique, s'ouvre sur des bases bien discutables car orientées puisque la présentation qui en est faite est volontairement à charge contre le service public, les intervenants tentant de prouver et de convaincre les citoyens que seule la concession à une société d'autoroute est la solution !

Les principaux arguments avancés sont la capacité à financer et les délais. Selon les différentes analyses et échéanciers si l'Etat et les collectivités se chargeaient de la mise en oeuvre les délais avancés pourraient aller jusqu'en 2070 voir 2085 ? Evidemment qui voudrait payer pour quelque chose qu'il ne pourra peut-être jamais utiliser ? Si l'on fait le choix de la concession les chiffres de 2015 à 2018 sont avancés, mais d'autre disent que ce serait 2040 ! Alors qui croire ? Qui peut savoir ce qui se passera en 2070 ou 2085 ?

### **Le choix possible de la concession autoroutière pose de lourdes questions.**

Pour ma part je crois en mon porte monnaie messieurs ! Les contribuables, collectivités et entreprises de ce pays, qui plus est usagers, ont déjà largement financé cette route par les différents prélèvements locaux, nationaux et européens !

Aujourd'hui on voudrait amputer d'une portion la DIR –NORD OUEST et la remettre à une concession autoroutière privée qui a pour objectif de faire du profit avec évidemment un service rendu au moindre coût pour elle. Se pose donc la question de qui payera la note ?

La réponse c'est les contribuables et les usagers car le péage est clairement affiché dans le projet proposé.

Jusqu'à preuve du contraire la RN154 est une route nationale et pas une autoroute et cela ne l'empêche pas dans sa partie nord entre Chartres et Dreux d'être une « RN canada dry » pour reprendre une expression, puisque qu'elle ressemble à une autoroute, qu'elle a le goût d'une autoroute ! Sauf que ce n'est pas une autoroute !

La RN154 n'est pas une autoroute d'ailleurs la limitation de vitesse est de 110 km/h comme sur les voies express ! Lorsque je prends une autoroute je paye pour rouler à 130 km/h bien que des essais à 110 km/h soient de mise sur certaines autoroutes histoire de noyer le poisson.

Il suffit également de regarder son GPS pour s'apercevoir qu'il indique des autoroutes et déjà des routes à péages ! A croire que le GPS est bien en avance !

Selon l'article L-122-4 du code de la voirie, l'usage des autoroutes est en principe gratuit. Toutefois il peut être institué par décret en conseil d'Etat un péage pour l'usage d'une autoroute en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toutes natures liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure.

Dans cette perspective on irait vers le processus d'un alignement de la tarification sur le réseau autoroutier avec la création d'une tarification sur les 9 200 km de route nationale et autoroutes gratuite .

Ceci viendrait modifier les règles et la doctrine française du péage qui repose sur une redevance d'usage.

Alors que deviennent les péages de concession ?

Si ce n'est un véritable tiroir caisse privé ?

A ce jeu là, si nous laissons faire, le risque est grand que la quasi-totalité de nos routes nationales deviennent bientôt payantes.

Et dans ce cas de figure, que deviennent les personnels du district de Dreux ?

Le risque est grand qu'ils soient obligés de se soumettre à des exigences comptables et qu'ils soient dans l'obligation d'abandonner un jour leur statut de fonctionnaire d'Etat pour conserver leur emploi.

Pour la CGT c'est inacceptable et croyez-moi le chant des sirènes ont connaît !!!

Il faut souligner également le caractère néfaste des PPP (partenariat public privé). La thèse libérale prône le partenariat public-privé retirant ainsi la maîtrise publique des installations.

Pourtant l'échec et même le fiasco financier ont été avérés en particulier dans le secteur des transports (Orly val, euros tunnel, le GPS européen...). A chaque fois le public est appelé au secours pour éponger dette et déficits .

Dans le même temps, l'usager-contribuable doit savoir que les dirigeants de certaines sociétés autoroutières n'hésitent pas à fermer les autoroutes lors de la viabilité hivernale faute de personnels et à délester le trafic sur des routes départementales parfois plus enneigées. Qu'en est-il de la sécurisation pour les automobilistes si la concession était effective?

#### **Concernant la RN 154**

Le constat que cet axe routier est mal adapté au trafic est partagé par tous. C'est pourquoi la mise en 2X2 voies à toujours été une préoccupation de l'Etat et des collectivités territoriales. Déjà une nette amélioration est constatée et les aménagements de sécurité doivent se poursuivre.

C'est pourquoi la CGT équipement- environnement revendique le maintien de l'exploitation de la RN154 par les services de l'Etat.

Elle s'oppose :

- à une autoroute payante pour l'usager !
- à la marchandisation du service routier public

Elle demande :

- le renforcement des effectifs !!
- le respect de l'usager et de son environnement

Alors Messieurs vous qui n'avez de cesse de crier haut et fort que la concession et la seule alternative, je vous rappelle que nos gouvernants ont trouvé le moyen de débloquer 428 milliards d'euros pour renflouer les spéculateurs de cette crise !!

Revoir sa copie n'est pas déshonorant ou dégradant car, faites attention Messieurs, à force de vous obstiner , vous risqueriez d'en perdre « haleine » ; si je puis me permettre l'expression.

Le secrétaire CGT SNPTRI 28

BERNARD Eric