

**Intervention d'Eric BERNARD au forum « CONVERGENCES » de Tours,
le 16 janvier 2010 sur le devenir de la RN 154**

Bonjours à toutes et à tous,

Dans un premier temps je tiens à vous remercier de m'avoir invité à ce colloque afin que je vous présente le projet concernant le devenir de la RN 154, qui je vous le précise est un tronçon de route nationale qui traverse le département de l'Eure et Loir, de DREUX à ALLAINÉ dans le Loiret.

Je me présente, je suis permanent à la fédération nationale CGT équipement-environnement et je suis secrétaire général de la section CGT SNPTRI 28 du district de DREUX qui lui-même dépend de la DIR NO (direction interdépartementale des route nord-ouest). Pour info, 11 DIR ont été réparties sur l'ensemble des territoires afin de gérer et d'entretenir les routes nationales que l'Etat possède encore suite à la casse du ministère de l'équipement avec la loi de décentralisation du 13 août 2004 passée en force à coup de 49/3.

Je tenais également à vous faire part du sentiment de liberté qui m'a permis de venir jusqu'à vous gratuitement, mais pour combien de temps encore ?

En effet, un débat public est organisé dans le département de l'Eure et Loir depuis le 12 octobre 2009 par la commission nationale du débat public, (CNDP) afin de présenter ce formidable projet aux citoyens qui se sentent de près ou de loin concernés mais pas seulement. Car en effet, au vu des orientations qui cheminent au gré de ces débats, dont je vous passerai les présentations très soporifiques et tellement techniques que le citoyen « lambda » décroche au bout d'un quart d'heure.

Il est utile de souligner que la présentation qui est faite ainsi que les principaux arguments avancés sont la capacité à financer et les délais qui sont une véritable caricature selon les différents échéanciers. En effet, si l'Etat et les collectivités locales se chargeaient de la mise en œuvre, les délais avancés pourraient aller jusqu'en 2070 voir 2085 et selon d'autres experts grands visionnaires, entre autres le conseil général les délais seraient de 2 115 soit dans 105 ans.

Aujourd'hui, l'Etat, actuel propriétaire de 9200 km routes nationales et autoroutes gratuites sur l'ensemble du territoire, est en charge de l'entretien et de la gestion sous l'appellation des DIR et dont fait partie la RN 154.

Pour vous donner une idée qui fonde leurs arguments, le coup total serait d'environ 650 à 750 millions d'euros pour terminer les travaux d'aménagement, à raison de 50 à 55 millions d'euros par tranche de 5 ans, à condition que l'Etat et les collectivités concernées continuent et s'engagent dans les mêmes proportions que celles du dernier contrat de plan Etat/ région centre afin d'aménager la RN 154.

Même si l'on doublait cette somme, la réalisation serait alors d'une quarantaine d'années soit une échéance aux alentours de 2040 –voir 2050. Alors me diriez-vous pourquoi ne pas tripler cette somme toujours par tranches de 5 ans à raison de 165 millions d'euros et nous serions dans les clous comme l'échéance de la concession.

Il faut souligner que 54 millions d'euros ont déjà été consacrés à la RN 154 dans le contrat de plan Etat/ région entre 2000 et 2006 pour la partie entre Dreux et Orléans.

Mais si la concession à une société autoroutière se chargeait de la mise en œuvre, les délais avancés et la mise en service seraient aux environs de 2015/ 2018.

Le tout est une volonté politique car combien de milliards d'euros ont été trouvés pour renflouer les banques face à la crise ? Combien a coûté la pandémie grippale ? Et le tout n'est pas sur un contrat de plan étalé sur des tranches de 5 ans. Le tout s'est quasiment effectué en un claquement de doigt.

La présentation de ce débat est faite volontairement à charge contre les services publics, seule la concession autoroutière à une société d'autoroute serait la solution.

Mais dans ce contexte j'oublie une nouvelle importante, c'est de vous faire part de la disparition de la célèbre et illustre DDE depuis le 1er janvier de cette année. Elle se nomme désormais DDT (direction départementale des territoires). Mais pour le citoyen, la DDE existe encore malgré le transfert des 22 000 agents d'exploitation de l'équipement dans les conseils généraux et malgré le maintien des agents qui entretiennent les 9200 km de routes nationales et autoroutes gratuites dans une nouvelle entité la DIR (direction interdépartementale des routes) dont je fais partie. Tout ça pour vous dire que je compare mon statut à un récipient que l'on vide chaque jour pour mieux le fragiliser et le casser comme un vulgaire pot de terre qui ne sert plus à rien afin de le remplacer par un pot de fer froid et incassable.

Froid parce qu'une volonté politique a décidé de mettre un terme à la fonction première des fonctionnaires, celle de faire fonctionner un système administratif, qui permet d'accomplir nos tâches et nos missions en assurant un trafic sécurisé et optimisé de part notre connaissance du terrain et de notre proximité auprès de l'utilisateur; un système d'égalité et de solidarité. Mais il faut soit disant étendre notre vision au delà de l'horizon du territoire national car il faut que tout soit désormais rentable.

Si nous nous référons à une période de l'histoire aujourd'hui on remet au goût du jour l'octroi qu'est ce que l'octroi ? C'était une contribution indirecte perçue par les municipalités à l'importation de marchandises sur leurs territoires. Sauf que ce n'est plus d'actualité alors il faut moderniser le terme.

Aujourd'hui la taxe professionnelle disparaît dans les communes et l'octroi est de retour sous une forme plus moderne appelée le péage afin de rendre à César ce qui est à Jules.

Voilà une manière moderne de nous ponctionner davantage de façon libre et non faussée.

Pour conclure, je vous rappelle que des sociétés ont fermé lors des dernières intempéries leurs autoroutes pour délester le trafic et les usagers sur des routes départementales parfois plus enneigées.

Dans certains départements, notamment le mien, il n'y a plus de sel dans les centres. Alors si nous laissons les concessions s'étendre demain toutes les routes nationales seront payantes, je dis bien toutes les routes nationales.

Je tiens également à vous préciser que pour un déplacement de 27 km entre DREUX et CHARTRES si la concession autoroutière était mise en fonction sur la RN 154 il en coûterait 2,27 euros pour un VL (véhicule léger) soit 4,54 euros (29 francs 78) aller/retour pour aller par exemple travailler, faire ses courses, aller à l'hôpital etc. et 6,35 (41 francs 66) pour un PL (poids lourd); à 0,08 centimes d'euros (0,52 francs) pour un VL par kilomètre et 0,23 centimes (1,51 francs) par kilomètre pour un PL.

Je vous laisse le soin d'y réfléchir car pour nous usagers contribuables, militants et enfin personnels travaillant sur ces routes de jour comme de nuit, été comme hiver afin de rendre un haut niveau de sécurité auprès de l'utilisateur contribuable le risque est grand que les personnels perdent leur statut et abandonnent celui-ci pour conserver leur emploi. Pour la CGT c'est inacceptable, même pas envisageable.

Je vous remercie, si vous avez des questions je m'efforcerai d'y répondre.