



# FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

---

263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil Cedex  
tél. : 01 55 82 88 75 – Fax : 01 48 51 62 50 –  
E mail : [fd.equipement@cgt.fr](mailto:fd.equipement@cgt.fr) - Site : [www.equipementcgt.fr](http://www.equipementcgt.fr)

## Seconde réunion sur l'avenir des DIR et la gestion du réseau routier national

---

Administration : M. PAPINUTTI (Directeur, DGITM), M. LE DALL (DIT), M. CHATAIGNIER (DRH)

CGT : Florine WONG, Michael LANGLET, Gaëtan SILENE, Stéphane SARRAZIN, Eric Le JOSSEC, Philippe GARCIA

La DGITM rebaptise « le projet industriel des DIR » en « Réseau Routier National 20-30 » (RRN20-30). Une nouvelle fois la délégation CGT demande le rapport Rapoport-Roche. Le DGITM dit ne pas l'avoir, alors qu'il en a fait une présentation aux Organisations Syndicales. De qui se moque t-on ?

La DGITM et le DIT adjoint présentent les trois axes de la réflexion RRN 20-30.

### **1/ Séparation de la gouvernance et de la gestion**

La ligne directrice est de différencier le rôle de l'État entre son portage des politiques publiques et son rôle d'opérateur sur le réseau routier, avec la perspective que la DGITM se désengage de son rôle d'opérateur en se focalisant sur une vision d' « Etat stratège ».

Dans ce cadre, la DGITM réfléchit à une politique routière prenant en compte la définition des niveaux de service mais aussi la gestion de mobilités au niveau de l'administration centrale.

Le DIT précise que dans le cadre de la décentralisation des réseaux routiers aux collectivités, comme pour la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA), les règles techniques et de polices seront décidées par ordonnance du gouvernement.

### **2/ Une externalisation/privatisation de la gestion**

Il s'agit de repenser le modèle de gestion du réseau routier national, car les effectifs qui sont en baisse continuellement ne permettent pas d'assurer les missions de Service Public en fonction de la hausse des crédits d'entretien : +100 millions d'euros dès 2020 et un budget de 950 millions d'euros fin 2022. C'est donc une externalisation des missions de service public qui est mise en avant : de la maîtrise d'œuvre à l'entretien/exploitation en passant par le contrôle extérieur...

Le DIT ajoute qu'il faut aussi prendre en compte les grandes mutations climatiques et technologiques, et tenir compte de l'évolution des mobilités, de l'émergence des nouvelles mobilités comme de la mutation des véhicules autonomes et connectés. Ce ne sont pas ces évolutions technologiques qui permettront de maintenir la viabilité du réseau ni de garantir la sécurité des usagers !

Concernant le budget, il faut noter que l'entretien des ouvrages passera de 79 millions d'euros à 120 millions d'euros pour la maintenance des ouvrages d'art. Les investigations seraient confiées au Cerema qui devra conserver un noyau dur de compétence pour l'Etat.

L'Etat affirme vouloir garder son réseau routier structurant (12 000 km), avec à la marge quelques transferts malgré tout. Cependant, l'option de transferts supplémentaires n'est pas écartée dans le troisième acte de décentralisation. Ce sera à la convenance des départements qui le demanderont. Récemment, les départements 53 et 91 ont refusé les transferts de réseaux routiers pour l'instant.

Le DGITM annonce le projet d'une DIR par grande région, soi-disant à la demande d'un Préfet et travaille sur les compétences techniques qui ont disparu du fait des restructurations, externalisations et privatisations accentuées depuis 2007, par exemple en radiofréquences, ouvrages d'art et recherche.

Malgré les expertises techniques qui existent encore au sein du Ministère et les instances telles que le CHSCTM, l'Administration a choisi deux cabinets, CAP GEMINI et MAZARS pour l'aider et suivre ces évolutions.

### **3/ Une diminution du service aux usagers !**

La DIT veut hiérarchiser le RRN avec des niveaux de service différents sur le réseau secondaire.

La DGITM précise que les niveaux de service seront différenciés. Sur des routes de moindre envergure, elles pourraient ne pas être déneigées, comme le fait par exemple le département 76 !

C'est la conséquence directe de l'externalisation des activités qui conduisent à une augmentation des coûts pour l'utilisateur, les entreprises du secteur régulant elles-mêmes les prix des prestations ... L'augmentation du budget étant plus faible que celles des prestations externalisées, l'unique solution pour équilibrer l'ensemble est la diminution des prestations.

Dans ces conditions, l'annonce d'une hausse des budgets d'entretien routier ne signifie pas pour nous une hausse du niveau de service, cet argent alimentant directement les entreprises privées qui se positionneront pour récupérer les missions des services du ministère.

C'est pourquoi, la CGT revendique que les politiques de service publique soient assurées par des services publics !

Dans la perspective de ces orientations, la DGITM organise le mercredi 16 octobre un séminaire pour aborder le renouvellement de la gestion du Réseau Routier National (RRN) et l'avenir des DIR. Sont invités : DIT, DRH, CODIR des DIR, Préfectures (5 préfets invités), IDRRIM, IFSTTAR, Collectivités Territoriales et Sociétés Concessionnaires Autoroutières (SCA).

La CGT n'a pas d'illusion sur les conclusions de ce séminaire quant à l'orientation politique que le Ministère veut mener sur les réseaux et infrastructures : nouvelle décentralisation ; externalisation et sous-traitance, pour assurer une rente aux majors du BTP au détriment des usagers. Paradoxalement, l'État demeure muet sur la fin des 9000 km de voies en concessions à l'échéance de 2030. Serait-ce un deal entre un rapatriement des routes contre un marché juteux de l'entretien ?

Après ce séminaire, la DGITM soignera la propagande de son projet par des groupes de travail dans les directions avec participation du personnel.

La décision politique est attendue pour la fin de l'année 2019 pour la vision du RRN

**La CGT rappelle son opposition à cette orientation et revendique au contraire un réseau unique en gestion publique, munie d'une doctrine technique homogène garantissant une même sécurité pour l'ensemble des usagers partout en France et des moyens humains et financiers publics à la hauteur des missions pour assurer l'entretien, l'exploitation et les travaux.**