



Union Fédérale de la CGT de la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est

CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC RELATIF AU PROJET DE PRIVATISATION DE LA RCEA

La position affichée de l'Etat sur les modes de financement des infrastructures routières est clairement expliqué dans la note de la DGITM du 17 décembre figurant sur le site de la CPDP.

Le « mode concessif », pour ne pas employer le terme de privatisation est l'objectif recherché.

C'est le cas des RN 7, RN 10, RN 19, RN 126, RN 154, et de divers contournement d'agglomérations et d'autoroutes.

L'UF CGT de la DIRCE s'oppose au démantèlement du service public routier et demande le retour dans le giron de l'Etat des autoroutes concédées.

La position dogmatique de l'état, argumentée par le déficit public, n'est pas acceptable et le déroulement du débat public sur la concession de la RCEA montre que des alternatives sont possibles.

Le maître d'ouvrage, malgré les demandes de la CPDP, renâcle à explorer ces pistes alternatives, le taux de réponse aux questions posées en est l'illustration. Les expertises conduites se sont limitées à valider les propositions du maître d'ouvrage ou à torpiller les solutions de financement public.

L'UF CGT de la DIRCE a demandé dans son cahier d'acteur que le maître d'ouvrage fasse des propositions :

- **plus respectueuses des engagements du Grenelle ,**
- **plus sincères en termes de délai ,**
- **plus détaillées sur les coûts ,**
- **avec des solutions alternatives sur le financement intégrant les ressources issues de l'Eco-Redevance dès 2012,**
- **avec les aménagements indispensables à la sécurité des usagers et des routiers,**
- **démontrant les équilibres financiers à long terme.**

Ces propositions sont réalistes et peuvent être détaillées ainsi:

Plus respectueuses des engagements du Grenelle

Un projet à 110 Km/H permettra la limitation de la consommation de carburant et l'émission de gaz à effet de serre (GES) et réduira les nuisances sonores.

Les surfaces des emprises par un profil autoroutier et les nuisances sur la faune et la flore seront plus fortes avec le projet d'autoroute.

Le bilan carbone de ce projet d'autoroute pose également question dès lors qu'il ne met pas en perspective une logique de décroissance du trafic de marchandises de transit.

Un projet à 110Km/H est plus respectueux des engagements du Grenelle de l'environnement.

Plus sincères en termes de délai :

L'échéance de 2017, la plus optimiste pour ce type de projet, est restée la même que celle qui a été présentée début 2009 alors que la procédure a déjà pris 8 mois de retard.

Il est fort probable que la DUP et les expropriations prennent plus de temps que prévu.

Les anciens propriétaires des terrains vendus à l'Etat ont accepté cette vente sur une DUP pour une 2X2 voies gratuite et publique, ils auront des raisons de manifester leur mécontentement de voir cette route qu'il s'empruntent devenir une route à péages!

La CGT de la DIRCE rejoint les acteurs éclairés qui avancent au mieux une mise en service en 2021 voire 2022.

Les alternatives proposées reposant sur un autre mode de financement, permettent de s'affranchir de la procédure d'une nouvelle DUP et les travaux pourraient commencer dès 2012 pour un achèvement dans des délais tout aussi optimistes mais plus réalistes.

Plus détaillées sur les coût:

La mise à 2x2 voies de la RCEA sous statut autoroutier à 130 Km/h induit un cout de 1 milliard et 150 millions d'euros.

Il n'est pas aberrant de laisser les grands ouvrages en 2X1 voies comme cela existe sur l'autoroute de Bourges à Tours et l'on peut accepter de conserver pour l'instant les viaducs de L'allier, Charolles, La Roche en bidirectionnel

Les sections actuellement en 3 voies (créneaux de dépassement) pourraient se transformer à moindre frais en 2X1 voies : L'axe de la voie centrale supportant une glissière en béton armé et les accotements légèrement élargis pour les BAU (de part et d'autre du viaduc de Charolles par exemple) Cette réduction intermittente du nombre de voies n'est pas un problème vu le trafic de moins de 20 000 V/J. Ce principe pourrait être étendu sur la section 3 voies entre Blanzay et Jeanne-Rose et permettre ainsi un report d'une partie du financement (200 M€) de la branche nord sur la branche sud. Ces travaux seraient à caler en dernière phase de travaux pour ne pas perturber le trafic pendant les travaux.

Le cout du projet pourrait ainsi être ramené à 850 M€

Il est inadmissible de payer plus cher une infrastructure qui ne fait pas la preuve de sa pertinence économique et environnementale.

Avec des solutions alternatives sur le financement intégrant les ressources issues de l'Eco-Redevance dès 2012 :

La disponibilité financière de l'Etat en cas de privatisation s'établit à 350 millions.

Il reste à financer 500 M€

Ce financement pourrait être assuré avec les seules ressources que l'AFITF tirera de la taxe PL dite l'Eco-Redevance, dès 2012. A raison d'une moyenne de 12 cts/Km parcouru par camion, avec le fort trafic de 3800 PL/jour sur 240 Km, elle représente environ 33 millions par an

Pour 500 millions, ça fait 15 ans, avec un décalage entre réalisation des travaux et financement avec un emprunt, la capacité de remboursement permettrait de réduire ce délai à 10 ans

Le financement par l'Eco-redevance, bien que contesté est possible, la position du CG 03 qui semble faire obstacle selon l'AFIT, peut encore évoluer.

Avec les aménagements indispensables à la sécurité des usagers et des routiers :

Le projet actuel d'aménagement de la route existante à 2X2 à 110 km/h répond aux exigences de sécurité notamment par la réduction des chocs frontaux .

Les propositions du maître d'ouvrage sur une 2X1 voie peuvent s'envisager à moindre coût sur les sections actuellement en 3 voies.

Des mesures d'alerte et de contrôles peuvent se mettre en place.

Le stationnement des PL sera prochainement amélioré par l'ouverture des aires de la Guye et des Rasses.

Le projet de l'aire de Berberèche pourrait rapidement être mis en œuvre, les départs de voies existent déjà sur la RN 79.

Démontrant les équilibres financiers à long terme :

La CGT de la DIRCE ne revendique pas la paternité de la démonstration du manque à gagner à long terme par l'Etat en cas de concession .

Une contribution en ce sens a clairement expliqué qu'en se privant de l'Eco-Redevance, l'Etat renouvelle l'expérience de la privatisation des autoroutes qui sacrifie l'intérêt général au bénéfice de quelques uns.

Enfin, la CGT est soucieuse du devenir des 120 personnes (le maître d'ouvrage oublie de mentionner le prorata de l'effectif des services généraux qui seront automatiquement amputés du fait de la réduction de 15 % du linéaire à gérer) soit autant de familles concernées par cette privatisation.

Les propos rassurant de la DIRCE sur les discussions engagées depuis deux ans avec les agents ou les organisations syndicales ne reflètent pas le ressenti au quotidien.

Au contraire, il y a peu, la direction prétextant que le projet devait d'abord passer l'obstacle du débat public, l'examen des situations des agents serait vue ultérieurement.

Aujourd'hui, ces agents craignent de devoir engager, comme leurs collègues de la RN 205, une grève de la faim ou d'autres actions, pour que leur direction recherche réellement des solutions le temps venu.

Ce constat et ces propositions démontrent que des pistes restent encore à explorer:

POUR UNE RCEA NON CONCEDEE ET GRATUITE

La CGT de la DIRCE est disponible pour participer à l'élaboration d'un projet permettant l'émergence d'une solution alternative.